PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL,
E
LEIS DE MARINHA
PARA USO
DA MOCIDADE PORTUGUEZA, DESTINADA AO COMMERCIO,
DIVIDIDOS
EM OITO TRATADOS ELEMENTARES,
CONTENDO A RESPECTIVA LEGISLAÇAÕ PATRIA,
E INDICANDO AS FONTES ORIGINAES
DOS
REGULAMENTOS MARITIMOS
DAS
PRINCIPAES PRAÇAS DA EUROPA.
DE ORDEM
DE SUA ALTEZA REAL,
O PRINCIPE REGENTE NOSSO SENHOR,

POR
JOSE' DA SILVA LISBOA,
DEPUTADO, E SECRETARIO DA MEZA DE INSPECÇAÕ DA AGRICULTURA
E COMMERCIO DA CIDADE DA BAHIA.

TOM. I.

LISBOA,
NA IMPRESSAÕ REGIA. Anno 1806.
Com Licença de Sua Alteza Real.

Quid majus, meliusve Reipublicae facere possumus, quam si docemus, et erudimus juventutem?

Cic.

Desine quapropter novitate exterritus ipsâ
Expuere ex animo rationem; sed magis acri
Judicio perpende: et si tibi vera videtur,
Dede manus; aut, si falsa est, accingere contra.

Lucret.

SENHOR.

O Desejo de fazer ao Estado algum serviço duravel, unido ao reconhecimento dos beneficios, que devo á Real Munificencia, animou-me a levar ás Augustas Mãos de V. A. R. o presente trabalho, que emprehendi, no designio de contribuir de algum modo para extensaõ, e prosperidade do Commercio Nacional. A utilidade, e a falta de hum ensaio de literatura deste genero em linguagem patria, servirá de apologia á temeridade da empreza; na consideraçaõ de que, posso seja muito desproporcional ás minhas forças, póde com tudo despertar engenhos de outra ordem, que conduzaõ á perfeiçaõ, o que apenas principiei por elementos. Hum systema de Jurisprudencia Maritima, entrando na educaçaõ da Mocidade, que se habilita á profissaõ do Commercio, he proprio para engrandecer a esfera das especulações de taõ util classe de Cidadãos; a fim de augmentarem com honra a fortuna particular, e publica, livres do jugo de hum trafico illiberal, e imperito, que sacrifica a verdade ao interesse, e a observancia das Leis á insaciabilidade mercantil. Persuadido que a pericia, e integridade dos Negociantes saõ as principaes molas, que daõ movimento, e vigor á industria, e opulencia da Naçaõ, sustento-me na esperança de que, sendo mais geral a instrucçaõ publica em huma parte taõ intimamente connexa com o credito da Monarquia, se torne mais rápida, e fructifera a circulaçaõ das riquezas territoriaes, que o desconhecimento das avantagens proprias tem concentrado no estreito circulo de hum Commercio lethar-

 gi-

gico, e quasi inteiramente passivo. O Genio Tutelar, que preside aos Conselhos Soberanos, exalte o patriotismo Portuguez; a fim de elevar estes Reinos aos altos destinos, a que lhe dão direito a sua situação geografica, a suavidade do clima, a fertilidade do terreno, a vastidão das Colonias, a industria dos seus habitantes; e sobre tudo, o beneficio, e paternal Governo de V. A. R., que faz a sua Grandeza, e Poder Supremo inseparavel da felicidade de hum povo sempre distincto pela lealdade, e amor dos seus Soberanos. Todos os corações sensiveis ás Reaes Virtudes de V. A. farão incessantes votos para a tranquillidade, e esplendor do seu Imperio; a fim de que o mantenha em paz, e justiça, accumulando perennemente, para admiração, e exemplo, monumentos de acções dignas de apotheose da Patria, e da Humanidade.

S E N H O R.

A V. A. R.

Com profundo respeito dedica esta Obra

O mais humilde, e fiel vassallo

José da Silva Lisboa.

TRATADOS ELEMENTARES

DA PRESENTE OBRA.

ELEMENTOS.

I. Do Seguro Maritimo.

DIVIDIDOS EM TRES PARTES.

I. Da Formaçaõ : II. Da Dissoluçaõ : III. Da Execuçaõ deste Contracto.

COM HUM APPENDICE.

Das formulas de Apolices, e Leis patrias sobre Seguros.

II. Do Cambio Maritimo, ou Contracto de Dinheiro a risco, denominado de grossa Aventura, e Respondencia.

III. Das Avarias.

IV. Das Letras de Cambio, Notas Promissorias, Bancos de Commercio, etc.

V. Dos Contractos, e causas Mercantis, Obrigações, Direitos, e Privilegios dos Negociantes.

VI. Da Policia dos Portos; e Alfandegas.

VII. Dos Juizos, e Tribunaes de Commercio: Do Consulado, Jurisdicçaõ, e dever dos Consules.

VIII. Da Economia Politica.

ELE-

ELEMENTOS

DO SEGURO MARITIMO,

DIVIDIDOS EM TRES PARTES.

I.	Da Formaçaõ	Deste Contracto.
II.	Da Dissoluçaõ	
III.	Da Execuçaõ	

Com hum Appendice, etc.

——— *Siquid novisti rectius istis,*
Candidus imperti; si non, his utere mecum.

Horat.

INDICE.

Prologo.

PARTE I.

DA FORMAÇAÕ DO CONTRACTO DO SEGURO.

CAPITULO I. *Da Divisaõ generica do Contracto do Seguro.* Pag. 1
CAP. II. *Da natureza, e objecto do Seguro maritimo.* 2
CAP. III. *Das especies dos Seguros maritimos.* 6
CAP. IV. *Do que he necessario para a validade do contracto do Seguro.* 7
CAP. V. *Das Apolices do Seguro.* 8
CAP. VI. *Dos requisitos da Apolice.* 11
CAP. VII. *Das Partes Contrahentes no contracto do Seguro.* 12
CAP. VIII. *Dos Seguradores.* ibid.
CAP. IX. *Do Segurado, e da sua declaraçaõ na Apolice.* 19
CAP. X. *Do Segurado Proprietario, ou do Seguro feito por conta propria.* 20
CAP. XI. *Do Segurado Commissario.* 23
CAP. XII. *Da Clausula do Seguro*: por conta de quem pertencer. 30
CAP. XIII. *Do Seguro por Corretores.* 33
CAP. XIV. *Da declaraçaõ do Navio.* 35
CAP. XV. *Do Seguro feito sobre differentes Navios nomeados na Apolice.* 38
CAP. XVI. *Da clausula*: Em qualquer Navio, ou Navios. 39
CAP. XVII. *Da declaraçaõ do nome do Capitaõ.* 40
CAP. XVIII. *Da Clausula dò Capitaõ:* ou quem por elle. 41
CAP. XIX. *Da declaraçaõ na Apolice da importancia segurada.* 42
CAP. XX. *Da estimaçaõ da cousa segurada feita na Apolice.* 47
CAP. XXI. *Das cousas seguradas, e da sua declaraçaõ na Apolice.* 50
CAP. XXII. *Do Seguro do Navio.* 51
CAP. XXIII. *Do Seguro da carregaçaõ: e que effeitos, ou mercadorias naõ se podem segurar sem especial declaraçaõ.* 53
CAP. XXIV. *Do Seguro de carregaçaõ de escravos, e das bestas.* 56
CAP. XXV. *Do Seguro de vida.* 58
CAP. XXVI. *Do Seguro de liberdade.* 63
CAP. XXVII. *Do Seguro do premio, e do premio dos premios.* 65
CAP. XXVIII. *Do Seguro de soldadas.* 66
CAP. XXIX. *Do Seguro do dinheiro dado a risco.* 67
CAP. XXX. *Do Seguro do frete.* 68
CAP. XXXI. *Do Seguro dos lucros das mercadorias.* 69

** *Do*

CAP. XXXII. *Dos riscos maritimos.* 70
CAP. XXXIII. *Dos riscos, e perdas, que saõ a cargo dos Seguradores.* 71
CAP. XXXIV. *Dos riscos, e perdas, a que o Segurador naõ he obrigado.* 73
CAP. XXXV. *Do principio, e fim dos riscos, a respeito dos Seguradores.* 77
CAP. XXXVI. *Das perdas por ventos, e tempestades.* 79
CAP. XXXVII. *Do Seguro contra o fogo.* 81
CAP. XXXVIII. *Do Naufragio, e Varaçaõ.* 84
CAP. XXXIX. *Do Alijamento.* 85
CAP. XL. *Da Abordage.* 86
CAP. XLI. *Das prezas, e reprezalias.* 87
CAP. XLII. *Da Detençaõ de Principes.* 89
CAP. XLIII. *Das Reprezas.* 92
CAP. XLIV. *Das perdas por facto do Capitaõ, ou Mestre do Navio, e Equipagem, e da clausula da Barataria.* 94
CAP. LV. *Da viagem segurada.* 99
CAP. XLVI. *Dos premios, e tempo de seu pagamento.* 101
CAP. XLVII. *Dos Seguros depois do sinistro, ou chegada do Navio a salvamento.* 205
CAP. XLVIII. *Do Seguro sobre boa, ou má nova, ou outras clausulas equivalentes.* 106
CAP. XLIX. *Do Reseguro.* 108
CAP. L. *Do Seguro duplicado.* 109

PAR-

PARTE II.

DA DISSOLUÇAÕ DO CONTRACTO DO SEGURO.

CAP. I. *Do Estorno da Apolice em geral.* 111

CAP. II. *Da nullidade do Seguro pela fraude.* 112

CAP. III. *Da nullidade do Seguro pelo erro, ou falta do Segurado.* 124

CAP. IV. *Da nullidade do Seguro pela prohibiçaõ das Leis.* 126

CAP. V. *Das Apolices sem interesse, ou com diminuto interesse do Segurado, relativa á importancia declarada na Apolice, ou dos Seguros feitos* por modo de aposta, *ou* jogo de parar. 128

CAP. VI. *Da nullidade do Seguro de viagens illegaes.* 134

CAP. VII. *Da nullidade do Seguro de bens prohibidos, ou de contrabando.* 139

CAP. VIII. *Da rescisaõ, ou estorno do Seguro pela falta de cumprimento das Condições tacitas, ou expressas da Apolice.* 142

CAP. IX. *Da Innavegabilidade.* 143

CAP. X. *Da Alteraçaõ, ou rompimento da viagem, ou do Estorno da Apolice por falta dos riscos.* 148

CAP. XI. *Da Deviaçaõ.* 158

CAP. XII. *Da mudança do Navio.* 162

CAP. XIII. *Das condições expressas do Seguro.* 164

CAP. XIV. *Das Garantias.* 172

CAP. XV. *Da garantia de tempo.* 176

CAP. XVI. *Da garantia de Comboy.* 180

CAP. XVII. *Da Garantia da Neutralidade.* 185

PARTE III.

DA EXECUÇAÕ DO CONTRACTO DO SEGURO.

CAP. I. *Das Obrigações, Direitos, e Acções do Segurado em execuçaõ da Apolice.* 191
CAP. II. *Da Salvaçaõ.* 192
CAP. III. *Do Resgate.* 197
CAP. IV. *Do Recobramento.* 202
CAP. V. *Da Reclamaçaõ.* 205
CAP. VI. *Da Prestaçaõ da indemnidade.* 207
CAP. VII. *Do Abandono.* 210
CAP. VIII. *Do tempo, e fórma do pagamento da importancia segurada.* 222
CAP. IX. *Das provas necessarias á execuçaõ d'Apolice.* 223
CAP. X. *Da prova da existencia da cousa segurada, e sua exposiçaõ aos riscos maritimos.* 224
CAP. XI. *Da prova do valor da cousa segurada.* 227
CAP. XII. *Da prova da perda.* 228
CAP. XIII. *Do retorno do premio.* 230
CAP. XIV. *Das acções do Segurador contra o Segurado.* 237
CAP. XV. *Da interpretaçaõ da Apolice.* 239
CAP. XVI. *Da prescripçaõ das Apolices.* 242
CAP. XVII. *Da execuçaõ judicial nas causas de Seguro.* 244

PRO-

PROLOGO.

He universalmente reconhecida entre as Nações Commerciantes a utilidade do contrato do Seguro. A experiencia mostra, que, sem o seu soccorro, naõ se poderia avantajosamente sustentar o Commercio maritimo, e menos dar-se-lhe a indefinida extensaõ, e actividade, de que he susceptivel, e que tanto contribue para reciproca abundancia, e civilizaçaõ dos povos. Sem elle as especulações mercantis seriaõ de curta esféra, e apenas poderiaõ ser emprehendidas por grandes Capitalistas, que, concentrando em si todos os meios de riqueza, exerceriaõ terrivel monopolio sobre os mais concidadãos, tornando paralytica a industria Nacional. Os Negociantes de poucos fundos difficilmente se resolveriaõ á imprudencia de entregar toda a sua fortuna aos innumeraveis riscos, a que a navegaçaõ he sujeita; quando ao contrario ha toda a affouteza para as mais arduas especulações do Commercio, fazendo cada hum segurar os seus cabedaes pelas Companhias de Seguro, que facilmente se aventuraõ a todos os azares; naõ só pela ordinaria confiança, que as pessoas opulentas tem na sua boa fortuna, senaõ tambem porque a idéa do perigo se diminue por extremo, e a perda se faz mais toleravel, considerando-se a divisaõ pelos interessados, e pela moral certeza do ganho, que em geral resulta da multiplicidade dos Seguros; pois, no estado ordinario do Commercio, ainda, acontecendo alguns infortunios, balanceados os riscos, e o proveito, he quasi infallivel a indemnizaçaõ, e beneficio, pela frequencia já calculada dos successos felices.

Convém por tanto animar-se, e promover-se o uso deste contrato; porque, por meio delle, o Segurado, antecipando-se a abandonar parte dos proveitos esperados, se livre do receio de huma perda, que o poderia ar-

**** rui-

ruinar; e o Segurador, constituindo-se Socio temporario, de quem requer o Seguro, vem a participar dos lucros das especulações, e capitaes alheios. Do que resulta, que o Commercio se faz mais extenso, e o seu giro mais rápido; a timidez de huns Negociantes se alenta pela coragem dos outros; as fontes da riqueza nacional se abrem a toda a pessoa industriosa; os ricos tem hum novo ramo de Commercio, e facil emprego a seus cabedaes inertes, que constituem fructiferos, sem obstruir os canaes da circulaçaõ; e forçado pela imperiosa Lei da concurrencia, contentando-se de menores lucros, sustentaõ o equilibrio, que convem haver entre os interesses dos particulares, e bem do Estado.

As antigas Nações da Europa (quanto se póde julgar dos documentos historicos) naõ tiveraõ idéa do contrato do Seguro; o que se póde attribuir á limitada natureza do seu Commercio, restricto ao Mediterraneo, mar Egéo, e Ponto Euxino. Os Estados da Grecia parece que nunca o praticáraõ; pois, sendo taõ célebre os Regulamentos mercantis da Ilha de Rhodes, parte dos quaes foraõ depois transcriptos nas Compilações do Imperador Justiniano (de que ainda hoje entre nós se faz grande uso); com tudo, ahi naõ se encontra disposiçaõ alguma, que seja directamente relativa a semelhante contrato.

Alguns Escritores pertendem, que elle naõ fora desconhecido aos Romanos, e citaõ em prova ao eminente Historiador Tito Livio (1), que faz mençaõ do contrato, que já pelo tempo da segunda guerra Punica fizeraõ os encarregados do fornecimento do exercito da Hespanha, estipulando expressamente, que de tudo que se transportasse nos navios, ficassem por conta da Republica os riscos de inimigos, e de tempestades.

Outro exemplo he extrahido das Cartas de Cicero (2). Este famoso Orador, e Consul de Roma, tendo ganhado huma victoria na Cilicia, e prevendo que seria inevitavel a guerra entre Pompeo, e Cesar, desejando pôr a salvo em Roma os Thesouros da Republica, escreveo a Caninio Sallustio (3), Proquestor em Laodicea, que procurasse alguma pessoa abonada, que tomasse a seu cargo os riscos do transporte do dinheiro publico. Mas esta operaçaõ mais se assemelha ás nossas Letras de Cambio, do que ao contrato do Seguro. Ha tambem huma passagem de Suetonio (4), onde se lê, que Ti-

(1) Liv. Lib. 23. Cap. 49. Lib. 25. Cap. 3.
(2) Cic. Epist. fam. Lib. 2. Epist. 17. ad Atticum Lib. 7. Epist. 1.
(3) Ferguson's Hist. of the Rom. Reipubl. Book 4. Chap. 5.
(4) Sueton. in Vita Claud. c. 18.

Tiberio Claudio, primeiro Imperador de Roma, propuzera certos lucros aos Negociantes, para fornecerem a Capital de trigos, tomando elle sobre si indemnizallos de todo o damno, se acontecesse alguma perda por tempestades. Na Lei 67. dig. *de verb. oblig.* o Jurisconsulto Ulpiano propõe huma especie de estipulaçaõ, que parece suppôr o uso do Seguro, diz: *Illa stipulatio, decem millia salva fore promittis, valet.*

Com tudo, Authores de grande nota, como Grociò, e Rynkersoek, (1) interpretando de differente maneira os lugares daquelles Escritores, saõ de parecer, que o contrato do Seguro fora absolutamente ignorado dos Romanos; de sorte, que nem a sua natureza, nem ainda o nome, se ache na vasta Compilaçaõ das Leis deste povo; pois he inteiramente barbara a palavra *Assecuratio*, que adoptáraõ os Praxistas modernos nos seus escritos latinos, para designar aquella especie de contrato.

Quando porém tivessem havido naquella Republica exemplos do Seguro, rigorosamente tal, elles deveriaõ ser muito raros; porque os Romanos, ainda que possuiaõ grandes riquezas, tinhaõ com tudo pouca experiencia do Commercio. A sua opulencia era principalmente o effeito da rapina, e peculato nas Provincias conquistadas. O trafico mercantil se exercitava taõ sómente pelos escravos, e libertos; porque era considerado inferior á dignidade de hum homem nascido livre, de quem só era propria a profissaõ, e gloria militar. Como o seu Commercio tinha hum objecto limitado, os ganhos dos Negociantes, pela falta da concurrencia, eraõ de ordinario excessivos, e por consequencia, tambem era exorbitante o preço, ou o interesse do dinheiro; e por isso naõ existiaõ entre elles os mesmos motivos, que presentemente ha, para que os Negociantes procurassem diminuir o seu risco por meio do Seguro.

Deixando pois esta controversia aos eruditos, o que se póde affirmar he, que naõ se sabe a época em que se introduzisse no Commercio semelhante contrato. Alguns dataõ a sua origem do anno de 1182, attribuindo á sua invençaõ aos Judeos, que neste periodo foraõ banidos da França, e que descubriraõ, além das *Letras de Cambio*, estoutro methodo de facilitar, e segurar a remoçaõ dos seus fundos.

Os Italianos, principalmente os Lombardos, segundo a opiniaõ de outros Authores, foraõ os primeiros, que ou inventáraõ, ou ao menos deraõ mais frequente uso áquella especie de negociaçaõ. O certo he, que Marse-

 lha,

(1) Grot. de *Jure belli*, Lib. 2, Cap. 12. Rynk. quæst. *Jur. pub.* Lib. 1. Cap. 21.

lha, Genova, Piza, Veneza, e outras Cidades maritimas da Italia, tendo a indisputavel gloria de haverem introduzido, e adiantado as Sciencias, e Artes no seu paiz, depois da ruina do Imperio Romano, e invasaõ dos barbaros, tambem cultiváraõ com ardor o Commercio do Mediterraneo, e o exercêraõ com maior actividade, que algum outro povo; principalmente por occasiaõ da famosa guerra dos Cruzados, fornecendo ao principio os transportes, e o mais necessario para sustentaçaõ das tropas destinadas á conquista da Terra Santa. Depois, aproveitando-se das avantagens da sua situaçaõ, naõ menos que dos erros, e inercia das outras Nações, distrahidas, e arruinadas com as continuas guerras, em breve, vieraõ a abarcar todo o Commercio do Oriente, e Occidente, sendo os seus Negociantes os Armadores, Commissarios, e Banqueiros universaes da Europa. He por tanto verosimil, que elles procurassem tirar proveito de todas as circunstancias favoraveis para a actividade, e esplendor do Commercio, e puzessem em prática o contrato do Seguro, como hum dos meios mais efficazes para a extensaõ, e bom successo das suas especulações mercantis.

Naõ ha monumento, donde conste a época (1), em que se estabelecesse Legislaçaõ sobre materia de Seguro; nem se acha vestigio algum della no Corpo das antigas Leis maritimas dos Estados da Italia, conhecido debaixo do nome *Consulato del Mare*, publicado no seculo XIV; nem taõ pouco no Codigo Amalfitano, Leis de Oleron, e célebres Ordenanças de Wisbuy, que tiveraõ a maior estimaçaõ na Europa; e que, sendo da mais respeitavel authoridade em todos os Tribunaes do Norte, serviraõ de base ás Ordenanças das Cidades de Liga Hanseatica, Lubek, Hamburgo, Bremen, Colonia. Com tudo, he certo, que já no fim do dito seculo XIV. houveraõ Regulamentos sobre aquelle contrato; pois Cleirac no seu Tratado dos *Usos, e Costumes do mar*, pag. 224 e 235, faz mençaõ de Leis sobre Seguros, feitas em Barcelona em 1484; e os Estatutos de Florença, promulgados em 1523, se referem a Leis, e costumes mais antigos sobre esta materia, que já eraõ praticadas no paiz.

Quando a descuberta da America, e da passagem ás Indias Orientaes pelo Cabo da Boa esperança abrio hum campo vasto ao Commercio, todas as Nações da Europa se esforçáraõ á porfia em tirar toda a utilidade, que as suas circunstancias lhes permittiaõ. O conhecimento da Navegaçaõ, sendo mais universalmente espalhado, o uso dos Seguros começou tambem a ser mais

(1) Emerig. Preface pag. 8.

mais extenso, e principiáraõ a apparecer muitos Regulamentos maritimos em varios Estados da Europa, e o contrato do Seguro fez hum dos principaes objectos da Ligeslaçaõ mercantil.

Depois do restabelecimento das Letras, entrando a florecer o estudo da Jurisprudencia nos seus diversos ramos, tambem se cultivou, em todas as Nações cultas, o que diz respeito ás materias do Commercio. Com tudo, por falta de Legislaçaõ systematica, as controversias judiciaes eraõ julgadas pelos usos, e costumes mercantis, e Arestos dos Tribunaes, que muitas vezes haviaõ decidido cousas oppostas sobre a mesma questaõ.

O Seculo de Luiz XIV, célebre pelo progresso da Literatura na Naçaõ Franceza, he particularmente recommendavel pelas Ordenanças de Marinha, promulgadas no reinado daquelle Monarca, devendo-se este Codigo maritimo ao patriotismo, e gloriosa administraçaõ do grande Colbert. Este incansavel homem de Estado emprehendeo restabelecer, e exaltar a Marinha, e Commercio da França; e aproveitando-se do trabalho dos Sabios, que entaõ florecéraõ, teve a gloria de illustrar o seu Ministerio com a publicaçaõ deste excellente Corpo de Leis, relativas á Jurisprudencia Naval, e Mercantil, que he conhecida debaixo do nome de *Ordenanças da Marinha de França*, em que tambem se legislou sobre os Seguros, cuja materia ahi fórma consideravel parte. Toda a Europa pagou o tributo de veneraçaõ, que he devida a huma Compilaçaõ deste genero; e em muitos Tribunaes estrangeiros, ainda presentemente, saõ citadas aquellas Ordenanças, como texto capital em causas de Commercio. Depois dellas a republica das Letras tem feito justo apreço, assim do Commentario, que Mr. Valin féz ás ditas Ordenanças, como das Obras de Mr. Pothier, e Emerigon, que escrevéraõ com muita erudiçaõ sobre o contrato do Seguro, e outras questões dependentes.

A Naçaõ Ingleza, que a tantos respeitos se tem distinguido em todo o genero de producções literarias, naõ he inferior nesta parte a alguma outra Naçaõ. Tendo o Ministerio Britanico, primeiro que os mais Governos da Europa, considerado o Commercio como huma das principaes bases da opulencia nacional, e força do Estado, havendo já de remota época lançado os fundamentos desta grandeza, e superioridade naval, que ora se observa, nada omittio, que pudesse dar extensaõ, e facilidade ás emprezas mercantis; e por tanto naõ he maravilha que hum povo taõ industrioso adoptasse, desde muito tempo, a prática do Seguro, que veío depois a constituir no paiz hum dos mais importantes ramos do seu Commercio; de sorte, que nenhuma Naçaõ possa nesta parte pertender competencia.

Os

Os Inglezes (1) rataõ desde o seculo XIII a introducçaõ do contrato do Seguro em Londres, pela actividade dos Lombardos; e ainda nesta Capital se conserva o nome da rua *Lombard-Street*, onde aquelles Negociantes Italianos haviaõ tido a sua residencia, e até nas Apolices modernas se vê o vestigio da antiguidade dos Seguros, que alli se faziaõ; pois nellas se declara, que teráõ todo o vigor, como as que antes se faziaõ em *Lombard-Street.* Já no tempo da Rainha Isabel (2) os Seguros eraõ taõ frequentes em Londres, e tal crédito tinha a grande Companhia mercantil do *Royal Exchange*, que ella attrahio a attençaõ da Legislatura, e deo occasiaõ a estabelecer-se huma Camara, ou Tribunal privativo para tomar conhecimento de todas as causas de Seguro.

Ainda que pouco numerosos fossem os Actos do Parlamento, que se fizeraõ sobre esta materia, e as contendas judiciaes se regulassem até estes ultimos tempos, menos por leis escritas, do que pelos usos mercantis, que saõ substancialmente uniformes em todos os paizes; com tudo, a Naçaõ Ingleza presentemente se lisongea de ter nesta parte huma legislaçaõ fixa, pela uniforme praxe de julgar em cousas de Seguro, em que o Lord Mansfield adquirio huma reputaçaõ eminente nos Juizos, de que teve a direcçaõ, e presidencia. Tem além disto Authores estimaveis, que trataõ em boa ordem as questões do Seguro, e as que saõ com ellas essencialmente annexas, como Magens, Negociante de profissaõ (3); Allan Park, Advogado em Londres (4); Mr. Millar (5), Advogado em Edimburgo; além de outros Escritores mais antigos, que tratando differentes materias mercantis, tambem inseriraõ observações, e casos praticos sobre aquellas questões, como Molloy de *Jure maritimo*, *et navali*; Gerard Malyne's *Lex mercatoria*; Postlethwait's *Dictionary of Commerce*; Beawes *Lex mercatoria rediviva*, e sobre todos Mr. Wesket, que em materia de pratica tem certamente grande authoridade, como observa o citado John Millar, pag. 132, e tem a vantagem de offerecer as questões do Seguro em ordem alfabetica na sua excellente obra, que intitulou: *A Complet Digest of the Theory, Laws, and Prattice of Insurance.*

A Italia, Mestra das Artes, e Sciencias modernas, tambem merece distinc-

(1) Allan Park *On Marine Insurances Introduction* pag. 27.

(2) John Millar *Elements of Insurances.* pag. 12. e seg.

(3) *An essay on Insurrances.*

(4) *A systema of the law of Marine Insurances.*

(5) *Elemens of the law relating to Insurances.*

tincto lugar na Legislaçaõ sobre Seguros, e outras materias mercantis. Além das Decisões da Rota de Genova, que sempre tiveraõ grande authoridade em causas do Commercio, tem presentemente os Codigos de Florença, e Veneza, que fazem honra aos respectivos paizes. Entre os Authores de nota, que alli tem florecido, como Strach, Roccus, e Casaregis, que trataraõ de Seguros, póde-se com razaõ dizer, que se acha enriquecida a Literatura com a profunda obra novissima sobre Seguros, e Cambios maritimos do Advogado Baldasseroni, que naõ cede em erudiçaõ aos Escritores das outras Nações.

Todos os mais Estados da Europa, que devem ao Commercio a sua existencia, e consideraçaõ politica, advertindo nos inconvenientes a que he sujeita a administraçaõ da justiça, quando o direito das partes se deixa á arbitraria discriçaõ dos Juizes, tem feito as suas Ordenanças sobre materias mercantis, appropriadas á natureza da sua Constituiçaõ. Como porém tudo o que toca á Navegaçaõ, e Commercio, he regulado pelo Direito das Gentes, e fundado sobre os mesmos principios da reciproca utilidade dos povos commerciantes, a Legislaçaõ dos differentes Paizes he nesta materia coherente nos artigos essenciaes, como se póde vêr, comparando-se os diversos Codigos maritimos, que presentemente existem.

Sobre todos os Regulamentos he particularmente attendivel o que promulgou a Imperatriz da Russia Catharina II. A ordem, clareza, e justiça das determinações que alli se vem, o constituem modélo digno da imitaçaõ dos outros Estados, que naõ tem ainda feito methodica Legislaçaõ sobre esta materia.

A Naçaõ Portugueza, que sempre produzio grandes engenhos em toda a especie de Literatura, tambem conta Authores de merecimento nos estudos de Jurisprudencia. Entre estes póde-se enumerar com honra o Jurisconsulto Santerna, que escreveo sobre o contrato do Seguro. A sua Obra he citada com respeito pelos Sabios estrangeiros, que escrevêraõ sobre materias mercantis. Vem incorporado o Tratado latino daquelle Author na Obra de Stracha de Mercatura, pag. 796. Igualmente o nosso Praxista Pereira se faz recommendavel por subministrar alguns conhecimentos relativos aos Usos, e costumes do Reino nas causas do Commercio, e questões sobre Seguros.

Ainda que nas Ordenações do Reino, e ultima Compilaçaõ Filippina naõ se ache vestigio de legislaçaõ, e prática daquelle Contrato, com tudo, sendo os Portuguezes de tanta industria, e dados a todo o trafico mercantil,

o uso deste ramo de Commercio deve necessariamente ter sido antigo, posto que se naõ possa assignar precisamente o tempo da sua introducçaõ, ou frequencia. A verdade he que muito antes do anno de 1684 já havia huma Casa de Seguros em Lisboa; pois se acha nesse anno estabelecida Legislaçaõ relativa á boa ordem, e effeitos civis deste contrato, prohibindo-se o celebrar-se fóra da Casa de Seguro, e sem a mediaçaõ de Corretores. Em 1588 se tomou Assento na Casa da Supplicaçaõ, permittindo-se inserir-se nas Apolices a *clausula depositaria*, para naõ poderem as partes, em virtude della, ser ouvidas, sem primeiro depositarem a quantia da questaõ. (1)

O Senhor Rei D. José, de gloriosa memoria, tendo legislado sobre quasi todos os mais importantes ramos da Administraçaõ da Justiça, e Economia politica, tendo promovido por muitos meios o Commercio Nacional, tambem estabeleceo huma Companhia de Seguros debaixo do nome de *Companhia Permanente*, e lhe deo Capitulos para sua direcçaõ, que se achaõ confirmados pelo Alvará de 11 de Agosto de 1791.

Naõ obstante porém estes soccorros, naõ se póde deixar de reconhecer, que a Legislaçaõ patria he muito limitada para decidir todas as questões judiciaes sobre este objecto. Entretanto pois, que se espera neste Governo o Regimento para as Companhias de Seguro, e Decisões dos Tribunaes, segundo se annuncia no dito Alvará de 11 de Agosto de 1791, talvez naõ seria inutil ao publico offerecer em lingua nacional ao Corpo mercantil huns Elementos de Doutrina sobre o contracto do Seguro, e outras materias concernentes, que tanto interessaõ naõ só as especulações do Commercio, e interesses dos Negociantes, senaõ tambem á tranquillidade dos Tribunaes, e boa ordem na administraçaõ da Justiça; sendo inquestionavel, que por falta de conhecimentos em materia taõ importante, e quotidianamente frequentada nas Praças, celebraõ-se muitos contratos de Seguro sem as cautelas necessarias, ou com artificios illegitimos: de que resultaõ innumeraveis prejuizos, e letigios, que tanto arruinaõ os Negociantes, e alteraõ aquella boa fé mercantil, que he a mais firme base da prosperidade, e credito nacional.

Além de que, nas causas de Seguro he entre nós estilo na primeira instancia fazer-se a decisaõ summariamente por Arbitros, escolhidos da classe dos Commerciantes, e aprazimento das partes; e dados os seus arbitramentos, o Provedor dos Seguros julga, pelo acordo da maioridade, proferindo sua

(1) Vid. Appendix no fim deste Trat.

sua Sentença provisoria, a que logo se deve dar execuçaõ, posto se appelle para o Juizo definitivo da Real Junta do Commercio, como se acha determinado por huma Decisaõ da mesma Real Junta de 18 de Janeiro de 1796. Importa pois muito, que os que tem a profissaõ mercantil sejaõ versados nos principios theoricos do contrato de Seguro; para que havendo de fazer as funções de Juizes Arbitros, possaõ encher a sua commissaõ com intelligencia, e decóro; pois em muitos casos tem de encontrar difficuldades, que, para se resolverem, faz-se indispensavel naõ mediocre conhecimento de complicadas questões de Jurisprudencia Maritima, que involvem o Direito publico da Europa, como saõ as que dizem respeito a prezas, portos bloqueados, detençaõ, ou embargo de Principes, e Potencias independentes, Bandeiras neutraes, etc.

O presente trabalho naõ he destinado para os Sabios, que consultaõ as fontes originaes; he só dirigido á generosa mocidade Portugueza, que cultiva o Commercio, e procura instruir-se elementarmente nas materias da sua profissaõ, a fim de poder exercella com discernimento, e proveito; naõ se precipitando, por inexperiencia, a fazer convenções mercantis, ou inuteis, ou ruinosas, quando tratar de pôr os seus capitaes circulantes livres dos perigos dos transportes maritimos, a cuja indemnizaçaõ particularmente tende o contrato do Seguro. A materia, sendo de taõ grande importancia prática, he naõ menos digna de exercer a curiosidade especulativa de principiantes emprehendedores, para que nas suas especulações caminhe de igual passo a theoria, a justiça, e a utilidade.

Tendo indicado os Authores capitaes nesta materia, seria alheio da razaõ pensar-se, que na estreiteza de hum Tratado Elementar se deveriaõ absorver, e exhaurir todas as questões concernentes: pela mesma razaõ naõ exemplifiquei as regras com casos práticos, segundo o methodo ordinario; pois muito se avolumaria o presente trabalho contra o seu destino, e sem necessidade.

A attençaõ com que o público recebe as producções literarias de algum preço, sendo o inestimavel premio de todo o Cidadaõ, que se apraz de ser util ao Estado, prestando-lhe algum serviço permanente, me impellio a propôr na presente disposiçaõ methodica o que achei de mais interessante, e instructivo na Jurisprudencia dos Seguros. Se esta tenue offerta naõ desmerecer o acolhimento, e favor Nacional, sendo o zelo patriotico que me anima, sustentado pela esperança da benignidade pública, farei esforços por desempenhar, de alguma maneira, por trabalhos do mesmo genero, o tri-

A bu-

buto de gratidaõ, e fidelidade, que cada hum deve a seu paiz. Possa este preludio da sciencia do Commercio corresponder á pureza das intenções com que foi deliniado! Possa accellerar a publicaçaõ de hum Codigo maritimo, que contenha os principios sólidos desta Jurisprudencia universal, que, pela sua justiça, e exacçaõ, concilie o interesse do Estado com a utilidade reciproca do Negociante Nacional, e Estrangeiro, firmando sobre immoveis basses o crédito, e prosperidade pública, para se amplificar sem limites a confiança de todos os paizes que tiverem com estes Reinos relações de Commercio, e poder-se em honra do Governo dizer-se com segurança: *Non erit alia res Romae, alia Athenis, alia nunc, alia post hac; sed apud omnes gentes, et omni tempore, una eademque lex obtinebit.*

PAR-

PARTE I.

Da Formaçaõ do Contrato do Seguro.

CAPITULO I.

Da Divisaõ generica do Contrato do Seguro.

COmprehendendo-se aqui os usos, e costumes de todas as Nações Commerciantes, (1) póde-se considerar como materia do Contrato do Seguro toda a propriedade, que tem perigo de deteriorar-se, ou perder-se, assim no transporte de hum lugar para outro, como na conservaçaõ della em lugar determinado, e permanente. Daqui nasce a divisaõ generica de *Seguro maritimo*, *e Seguro terrestre*; pois se podem segurar naõ só os effeitos, e quaesquer bens circulantes, que se transportaõ por mar, ou rios navegaveis, senaõ tambem os que se traspassaõ por terra para algum lugar destinado, e ainda os que se achaõ guardados, ou fixos nas casas, e fundos territoriaes, que saõ sujeitos aos perigos do fogo, invasaõ de inimigos, e outros infortunios extraordinarios.

Tambem em alguns paizes se costuma segurar a vida dos homens, e das bestas, ainda quando naõ saõ expostas aos perigos da navegaçaõ. Igualmente se costumaõ segurar quaesquer rendimentos, e vantagens pecuniarias, dependentes da existencia de alguma pessoa, ou ainda a simples esperança de alguns lucros contingentes, como das loterias. Estes Seguros pertencem tambem á classe dos Seguros terrestres, e de cada hum delles se tratará em seu distincto Capitulo.

Como o Seguro maritimo, pela multiplicidade dos objectos, he mais complicado, que o que se faz das cousas, que estaõ, ou circulaõ em terra; e os principios geraes, por que se regula, saõ applicados a estoutro, primeiro trataremos daquelle, que unicamente recahe sobre propriedades expostas ás contingencias, ou perigos do mar.

(1) Weskt veab. *Insurance*.

CAPITULO II.

Da natureza, e objecto do Seguro maritimo.

ALguns Authores definem o Seguro hum *contrato de indemnidade* contra os perigos do mar; (1) mas por este modo apenas se designa o fim do contrato, naõ se declarando as suas differenças especificas. (2) Será pois necessario propôr huma definiçaõ delle, que substancialmente comprehenda todos os principios, de que se deriva a doutrina dos Seguros.

O Seguro maritimo, civilmente considerado, he hum contrato, ou convençaõ de hazar, (3) pelo qual tomando alguem a seu cargo, por preço certo, o risco de alguma cousa, que está em commercio, e he exposta á navegaçaõ, se obriga a indemnizar a quem o requer, e tem nella interesse, do real valor das perdas, acontecidas por fortuna do mar, conforme as justas condições em que se acordarem.

Chama-se *Segurador* o que toma a seu cargo os riscos maritimos, e promette a indemnizaçaõ, no caso de perda. *Segurado* o que estipula em seu beneficio, ou de outro, a mesma indemnizaçaõ. *Sinistro* qualquer sorte de infortunio, acontecido na navegaçaõ, de que resulta a perda total, ou quasi total, da cousa segurada, excedendo ametade do seu valor; no que se distingue da *Avaria*, que naõ he mais do que hum damno parcial da cousa segurada, que naõ passa da metade do valor da mesma. *Premio* o preço, que o Segurado offerece ao Segurador, a fim de o resolver a tomar sobre si as consequencias dos riscos, que se receiaõ. *Risco* a contingencia, ou perigo de deterioramento, ou perda que corre, ou se presume correr, a cousa segurada, antes que chegue ao lugar do destino. *Fortuna do mar*, todo o caso extraordinario, e infeliz, sobrevindo por accidente, ou força maior no curso da viagem que produz, ou da occasiaõ a perda total, ou parcial de cousa que se segurou.

O Seguro maritimo se diz hum *contrato de azar*, porque elle pertence á classe dos contratos, que em Direito se chamaõ *Aleatorios*, e se assemelhaõ ao jogo, por correr-se o perigo de alguma boa, ou má sorte, como, por exemplo, quando se compra por hum certo preço o lanço da rede no mar, na contingencia, ou risco de ser lucrativo, ou prejudicial ao comprador. Estes contratos se consideraõ legitimos, todas as vezes que os contrahentes fazem o seu ajuste em boa fé, estando ambos em igualdade de condiçaõ, tendo assim a mesma esperança de lucro, como o mesmo receio de per-

(1) Park. Cap. 1. Magens. An Assay on Insurances.

(2) Vide John Millar, pag. 1.

(3) Baldasseroni, Assecurasjoni Maritime. Part. 1. Tit. 2.

perda, sendo huma, e outra cousa contingente, isto he, dependente de acontecimento incerto, que naõ está em poder de algum delles prever, e menos ainda fazello favoravel, ou damnoso.

Este contrato tem igualmente grande analogia com o contrato da compra, e venda. O Segurado se póde considerar como o vendedor do risco, e o Segurador como o comprador delle por hum certo preço, a que se dá o nome de *Premio*; pois este naõ he outra cousa mais do que o preço do risco maritimo. Por isso assim como no contrato da compra, e venda a convençaõ he nulla, quando naõ existe a cousa vendida, assim tambem caduca o Seguro, logo que se mostra, que a cousa segurada naõ corréra risco algum do mar.

Aquelle premio do Seguro, ou preço do risco da navegaçaõ, deve ser certo, isto he, fixo, e determinado pela convençaõ do Segurador, e Segurado, ao tempo do contrato, e assignatura da Apolice; pois o temor do damno, e a incerteza do successo final da navegaçaõ, he o que justifica o mesmo contrato; e se a taxa, e ajuste do premio se guardasse para o tempo ou da cessaçaõ dos riscos, ou da verificaçaõ do sinistro, dar-se-hia lugar a interminaveis disputas, que convem ser atalhadas logo no principio.

Para ser racionavel o mesmo premio, deve este proporcionar-se, assim á grandeza, probabilidade, e imminencia do perigo que se receia, como á longitude, difficuldade, e outras circumstancias da viagem. Com tudo, como sobre isso he impraticavel dar-se regra fixa, o juizo geral da Praça sobre os riscos communs de qualquer viagem especifica, he o que costuma regular o premio nos casos ordinarios; porém em tempo de guerra, havendo más novas, sendo a viagem longa, o tempo de inverno, ou existindo outra circunstancia, que augmenta o risco, como a avaliaçaõ delle fica inteiramente fóra da esfera da prudencia humana, e a grandeza do perigo, muitas vezes fantastico, meramente depende do imaginario conceito, que fórma o Segurador; em tal caso a convençaõ das partes na quota do premio he sempre justa, posto que essencialmente arbitraria.

Os riscos da navegaçaõ ou saõ reaes, ou ideaes. Os *reaes* saõ os que verdadeiramente pendem, e tem de correr a cousa segurada, quando se vai a expôr aos perigos do transporte maritimo, ou já se acha actualmente exposta ao tempo, em que se firma o Seguro; pois este se póde requerer, e ultimar ou antes, ou depois de sahir o Navio, ou Embarcaçaõ do porto, e ainda antes de serem os effeitos levados a bordo, segurando-se até os riscos do embarque dos mesmos.

Os riscos *ideaes* saõ os que se receiaõ na occasiaõ em que se diligencea, e se conclue o Seguro; e isto acontece, quando ao tempo do contrato, a cousa de que se pedio o Seguro, ou se acha perdida, ou já salva no porto do destino; mas tanto o Segurador, como o Segurado ignoraõ a sua sorte, e presumem ainda correrem os riscos do mar. Em ambos estes casos subsiste o Seguro pela boa fé de ambas as partes, huma vez que estejaõ em absoluta incerteza do estado, ou exito final da navegaçaõ; com tanto que

naõ

naõ haja meio de serem disso informados com verdade; e tenhaõ no acto de Seguro declarado quaesquer noticias que recebéraõ, ainda as de simples rumor público; porque naõ o fazendo, o contrato he nullo, em razaõ da fraude, como se mostrará quando se trata de Seguros, que se fazem sobre boa, ou má nova, ou com a clausula *perdido, ou naõ perdido.*

Só as cousas que estaõ em commercio podem ser materia de Seguro; e por isso quando ou o Direito das Gentes, e Lei geral das Nações civilizadas, ou os Regulamentos particulares de qualquer Estado, tem posto fóra do Commercio certos generos, declarando-os prohibidos, e de contrabando no tempo de paz, ou de guerra, ou a prohibiçaõ seja geral, ou restricta á alguns paizes, ou portos, o Seguro feito desses generos, ou para esses lugares, tomados dentro, ou fóra da Naçaõ, naõ subsiste.

A cousa segurada deve existir, e ser exposta aos riscos da navegaçaõ; porque, naõ existindo, falta o corpo, e materia, ou substancia do contrato; e naõ se correndo risco algum, por naõ ter sido a cousa segurada exposta á navegaçaõ, naõ só falta a causa, ou motivo do mesmo contrato, mas tambem o titulo, pelo qual o Segurador tem direito de exigir premio equivalente, e o Segurado a indemnizaçaõ estipulada, pois aliàs viria hum a ter commodo com damno de outro, sem nenhum receio de perda, o que naõ soffre a justiça; pois com ella he incompativel toda a desigualdade de condiçaõ entre os contrahentes.

Pelo que, se, depois de effeituar-se o Seguro, se mostra naõ ter sido embarcada a cousa que se segurou no identico Navio, ou Embarcaçaõ, que na Apolice se declarou correrem-se os riscos; ou se depois de embarcada consta que fora extrahida para terra, ou que se baldeára para outro Navio, ou Embarcaçaõ de igual, ou maior qualidade, e força, destinada para qualquer viagem, e porto, ainda acontecendo tudo isto por facto, e culpa do Segurado, o Seguro caduca, de sorte que nem o Segurado póde pedir indemnidade, no caso de ter perdido o Navio designado na Apolice, nem o Segurador tem direito de exigir o premio do ajuste, naõ o havendo já recebido, ou de retello, havendo já sido pago; antes he obrigado a retornallo, deduzindo taõ sómente meio por cento por mez do estilo da Praça pela sua assignatura, como mais amplamente se mostrará, quando tratarmos do que se chama *Storno* do Seguro.

O Segurado por si, ou seu commettente, deve ter interesse na causa que faz segurar, para no caso de sinistro, ter direito de pedir indemnizaçaõ; pois do contrario se daria occasiaõ a muitas fraudes, e malfeitorias, como em seu lugar se mostrará. Pelo mesmo fundamento esta indemnizaçaõ só se póde requerer, naõ de hum valor facticio, ou exaggerado, mas taõ sómente até a concurrencia do real valor, que tinha a cousa ao tempo, em que se começáraõ a correr os riscos; porque seria contra a natureza, e fim do contrato, que o Segurado pretendesse ser indemnizado de mais do que verdadeiramente houvesse perdido.

O contrato do seguro admitte todas as condições, em que se acordarem

rem o Segurador, e Segurado; com tanto que sejaõ justas, isto he, que nem se opponhaõ á natureza do contrato, nem á Lei geral das Nações, nem aos Regulamentos civis dos paizes, em que he celebrado, ou em que deve ter o seu effeito, pois as Leis naõ se podem derogar pelos factos, e convenções dos particulares.

Entendem-se por *condições* quaesquer clausulas, que as partes entre si expressamente estipulaõ, ou em que se presumem consentir em onus, ou proveito reciproco, posto que naõ sejaõ incorporados no contrato. Ellas formaõ as leis do mesmo contrato, e obrigaõ os contrahentes pelo seu livre consentimento a preencherem aquillo a que se compromettéraõ. Taes condições naõ se devem já mais considerar inuteis, e méramente inunciativas, mas sim escritas com prudencia, e deliberaçaõ, como em negocio muito sério, e de consequencia. O effeito das condições he, que se se mostrarem naõ verificadas por alguma das partes, a outra póde resilir da sua obrigaçaõ, naõ cumprindo aquillo, a que tinha sujeito.

He necessario advertir, que aquellas condições, ou garantias, humas saõ claras, e expressas, outras tacitas, e subentendidas: aquellas dependem da especifica declaraçaõ, e muito consentimento das partes; estas saõ as que se presumem constantemente annexas pela Lei, e essencia do contrato.

As condições expressas saõ v. g. que a embarcaçaõ, em que se corre o risco, he de tres mastros; que sahirá em Comboio, que he armada em guerra, que tem certo numero de pessoas de equipagem, que partirá em certo tempo determinado, etc. Estas condições podem ser tantas quantas requerer o interesse das partes contrahentes.

As condições subentendidas saõ, por exemplo, que a cousa segurada seja exposta aos riscos maritimos, que tenha o real valor declarado na Apolice; que a Embarcaçaõ seja capaz de fazer a viagem projectada, naõ tendo vicio intrinseco, que a constitue innavegavel; que com effeito se verifique a sua partida para o lugar do destino, sem desvairar da derrota; que o Segurado por si, ou pela pessoa do seu commettente, tenha interesse na cousa segurada; que haja declarado com fidelidade, e exactidaõ aos Seguradores todas as circumstancias que podem alterar a idéa do risco, e influir na acceitaçaõ, ou recusaçaõ do Seguro.

Sobre tudo deve notar-se, que a boa fé, sendo a base de todos os contratos, he ainda mais rigorosamente indispensavel no do Seguro maritimo; por quanto os Seguradores naõ costumaõ fazer investigações sobre o caracter do Segurado; nem no expediente do Commercio, e celebridade das suas operações, seria isso praticavel, ou decoroso. Por esta causa faz-se indispensavel, que elles repousem illimitadamente na probidade de Segurado, e sigaõ a sua fé, naõ presumindo jámais, que elle tenha intençaõ de surprender a sua sinceridade, a fim de enganallos, e prejudicallos.

Em attençaõ a isto, os Seguradores saõ nos Tribunaes de Justiça, considerados a certos respeitos, como pupillos, para serem soccorridos todas

as

as vezes que podem provar algum genero de má fé dos Segurados, ficando logo naõ só descarregados da obrigaçaõ, a que se haviaõ sujeito, senaõ tambem com o direito de haverem contra elles maior satisfaçaõ de justiça, quando a fraude he de natureza atroz, e digna da verdade das Leis.

Do exposto he evidente: 1.º Que o fim do Seguro maritimo naõ he o lucro, mas taõ sómente a indemnizaçaõ do Segurado, quanto ao capital que seguem. 2.º Que este contrato fora instituido, e he protegido pelas Leis, unicamente para o bem geral do Commercio, e naõ para os que naõ tem directo interesse nas transacções mercantis. 3.º Que elle he destinado para beneficio dos Commerciantes, que arriscaõ no mar os seus capitaes; e naõ para os que naõ expõem os seus fundos aos perigos da navegaçaõ. 4º. Que este contrato he essencialmente condicional de ambas as partes. A obrigaçaõ do Segurado de pagar o premio só se verifica, se a cousa segurada foi exposta aos riscos da navegaçaõ; e a obrigaçaõ do Segurador de indemnizar o Segurado só tem a realidade, quando se mostra o Seguro feito em regra, e acontecido o sinistro caucionado na Apolice. Nestes termos se comprehende toda a doutrina dos Seguros, nas suas ainda mais remotas consequencias; porém para serem satisfactoriamente desenvolvidas, será necessario discutir as materias com ordem nos Capitulos seguintes.

CAPITULO III.

Das especies dos Seguros maritimos.

OS Authores costumaõ distinguir duas especies de Seguro: a primeira he a que chamaõ o *Seguro propriamente dito*, e que só merece o nome de contrato de Seguro maritimo, que he o que temos explicado no antecedente Capitulo; outra he o *Seguro improprio*, e póde ser feito em tres maneiras. (1) 1.º Por modo de aposta, ou jogo de parar, quando algum promette a outro certa quantia, se hum tal determinado Navio chegar a salvamento a certo porto, sem que nenhuma das partes apostantes tenha interesse real no mesmo Navio, e sua carregaçaõ. 2.º Quando o Segurado, posto que tenha algum interesse, com tudo elle he avaliado em preço fixo, mas naõ correspondente ao verdadeiro valor da cousa que segurou, e a que deo huma estimaçaõ arbitraria, e exaggerada. 3.º Quando se faz o Seguro com o pacto expresso de renunciar-se a prova da carregaçaõ, do risco, e do valor, pondo-se a clausula *valha, ou naõ valha; interésse, ou naõ interésse; fundo, ou naõ fundo;* ou sobre lucros imaginarios, e proveitos esperados.

A essencial differença entre huma, e outra especie de Seguro he que no

---

(1) Baldas. Part. 1. T. 2. parag. 7.

no *Seguro propriamente dito*, o Segurado naõ póde, no caso de sinistro, exigir indemnidade, sem que simultaneamente se verifiquem tres requisitos. 1.º A existencia, e exposiçaõ da cousa segurada aos perigos do mar. 2.º O interesse que nella tenha o Segurado. 3.º O seu real valor. Estas condições sempre se presumem inherentes ao contracto, posto que naõ se declarem na Apolice. Porém no *Seguro improprio*, nos paizes em que he tolerado, basta provar-se a existencia do sinistro, para ter lugar a satisfaçaõ da quantia segurada.

Este ultimo Seguro he muito antigo, e tem sido frequentado nos mais célebres Emporios da Europa; porém depois as Nações mais illuminadas, considerando que semelhantes Seguros, e clausulas extravagantes, que nelles se inxiriaõ, eraõ alheias da natureza do contracto, e só serviaõ de encubrir mil fraudes, prohibiraõ absolutamente o seu uso, e os declaraõ nullos, e de nenhum effeito; o que mais circumstanciadamente se exporá em lugar competente, quando tratarmos dos Seguros, que os Authores Inglezes chamaõ *Wager polices*, ou Seguros por modo de aposta.

CAPITULO IV.

Do que he necessario para a validade do contracto do Seguro.

O CONSENTIMENTO das partes he a fórma intrinseca de todo o contracto; (1) e por tanto he tambem a condiçaõ essencial para a validade do Seguro. Todas as vezes pois que se mostra, que a intençaõ, e vontade do Segurador, e Segurado naõ coincidiraõ expressa, ou ao menos virtualmente no mesmo objecto, e circumstancias, naõ se póde considerar coexistente o reciproco consentimento das partes; e o Seguro em consequencia caduca.

Diz-se *ao menos virtualmente*; porque como neste contrato se suppõe, que as partes procedem na mais apurada boa fé, e elle tem por fim ultimo o bem geral do Commercio, ao qual se naõ deve contrapôr a utilidade particular dos contrahentes, sempre se lhe presumem annexas certas condições tacitas, que he o mesmo que virtualmente conteudas, segundo já se explicou no fim do Cap. II.

Pelo que se, v. g. o Seguro se fez sobre certo Navio, e viagem especifica declarada na Apolice; se se designou a pessoa do Capitaõ; se se declarou o porto do destino, sem inxerir-se na Apolice clausula de liberdade para subrogar se outro Capitaõ, e poder-se fazer escala, ou arribada a diverso porto, a naõ ser em caso de necessidade, o Segurador cessa de ser obrigado, acontecendo o sinistro, logo que se provar que se mudou de Navio,

(1) Millar pag. 29. Baldas. Tit. 4. Emerig. Cap. 2.

vio, de viagem, de derrota, de Capitaõ, de porto, ou que se alterou outra circumstancia, sobre que as partes haviaõ convencionado expressamente; pois em todos estes casos, e outros semelhantes, o Segurador póde dizer, que na assinatura da Apolice naõ tivera em vista taes mudanças, nem consentira nellas, e que a sua intençaõ fora o obrigar-se precisamente, segundo a letra, e termo do seu ajuste.

Do mesmo modo se o Navio, sobre que se havia de correr o riſco, tinha vicio intrinseco, que o constituia innavegavel; se os bens segurados eraõ de contrabando, de inimigos, ou de subditos de Potencia, que estivesse em guerra, (naõ se declarando esta circumstancia ultima) o Segurador he isento da responsabilidade; porque póde dizer, que acceitára o Seguro na boa fé de que este fora feito em regra, sem opposiçaõ á natureza do contracto, ao Direito das gentes, e ás Leis do paiz; por serem estas as condições essencialmente inherentes ao contracto, e que sempre se presume que as partes as consideraõ, e nellas tacitamente convem.

Para o consentimento das partes produzir no Seguro obrigaçaõ natural, e civil, he necessario que copulativamente concorraõ tres requisitos. 1.º Que seja livre naõ só de força, e de fraude, mas tambem de erro em cousa substancial, que altere a idéa do risco, ou da materia, sobre que elle corre. 2.º Que recaia sobre cousa, que tenha sido exposta aos perigos maritimos, e cujo Commercio naõ seja prohibido pela Lei das Nações, ou dos respectivos paizes do Segurador, e Segurado. 3.º Que seja expresso em Apolice mercantil, registada na Casa dos Seguros. Faltando qualquer destes requisitos substanciaes, o Seguro he nullo, e nenhuma das partes póde ter acçaõ em Juizo contra a outra.

Como a fraude, e o erro póde diversamente alterar o consentimento das partes; e para bem se conhecerem os differentes modos, por que influe na invalidade do Seguro, seria necessario illustrar esta materia com variedade de exemplos, mostraremos em lugar proprio o como elle se annulla, quando a fraude, e o erro intervem, ou dá causa ao contrato.

CAPITULO V.

Das Apolices de Seguro.

A Apolice he huma especie de Instrumento publico, pelo qual se celebra, e firma o contracto do Seguro. (1) He parte impressa, para maior facilidade, e expediente do Commercio, (2) contendo as clausulas mais geraes, e ordi-

---

(1) Park Cap. 1. Bardas. Part. 1. Tit. 6. 7. e 8.

(2) Wesket verb. *Poilcy.*

dinarias, que se costumaõ estipular entre o Segurador, e Segurado; parte manuscripta, por haver nella consideravel espaço em branco, a fim de se escreverem ahi as clausulas, e condições particulares, em que se ajustaõ os mesmos contrahentes, nas quaes até podem derogar as mesmas clausulas, e condições impressas, com tanto que naõ se perverta a natureza, e fim de contracto, nem se obste ás Leis.

A importancia do Seguro, e a singularidade das obrigações, que elle produz, tem em quasi todos os estados commerciantes feito estabelecer a regra, que a Apolice he essencial á sua validade. Em quanto ella naõ he subscripta, isto he, assignada pelos Seguradores, a convençaõ naõ se considera ultimada, e tem lugar o arrependimento, e distracto, segundo o rigor de Direito, e quanto para acçaõ civil; ainda que (segundo a delicadeza, e exactidaõ mercantil entre negociantes de honra) basta a palavra reciprocamente dada entre o Segurador, e o Segurado, ou Corretor, para naõ se poder reclamar o ajuste, em que huma vez se conveio.

He circumstancia particularissima do contracto do Seguro, que no escrito do mesmo contracto, ou Apolice, naõ se assinaõ ambas as partes, mas taõ sómente os Seguradores; e he só o Segurado o que escreve as clausulas, e condições do Seguro; e huma vez que sendo propostas ao Segurador, este as acceita subscrevendo, isto he, assinando a Apolice, o contracto fica perfeito, e consummado com a sua assinatura; e naõ póde ser disolvido, ou alterado, ainda na menor cousa, sem consentimento dos contrahentes. Por esta razaõ em Inglaterra os Seguradores saõ chamados com a especifica denominaçaõ de Underwriters, que quer dizer *Subscritores*; pois pela sua subscripçaõ, ou assinatura he que se considera ultimado o ajuste.

He de advertir, que as clausulas, ou condições manuscriptas na Apolice, naõ sendo contrarias ás Leis, saõ as que decidem da vontade dos contrahentes, e qualidade do contracto; de sorte que devem prevalecer a todas as clausulas contrarias, que se achaõ impressas, devendo-se estas á vista daquellas julgar naõ existentes. Convém por isso que sejaõ propostas com clareza, para se evitarem futuras duvidas, e excluirem-se interpretações arbitrarias.

Em quasi todos os paizes commerciantes tem-se adoptado differentes formularios impressos de Apolices, segundo a diversidade dos objectos principaes de Seguro, o que sem duvida he muito commodo ao Commercio, e contribue para dar mais clareza ao contracto; sendo evidente, que huma norma invariavel da Apolice naõ póde bastar para exprimir tantas, e taõ diversas combinações, que podem influir na vontade das partes sobre o ajuste do Seguro. Por isso nas principaes Praças da Europa ha grande variedade de formulas de Apolices: ha huma para se fazer o Seguro taõ sómente do corpo, ou casco, e apparelhos do Navio; outra para o Seguro da carga; outra para o de dinheiro dado a risco, ou cambio maritimo; outra para o Seguro de vida; outro para os de loterias, etc.

Importa muito aos Negociantes conhecer as differenças da Apolices,

 que

que se usaõ nas Praças de Commercio ; porque , posto que os costumes , e formulas particulares dos differentes paizes naõ tenhaõ applicaçaõ necessaria fóra do lugar , para que foraõ estabelecidas , com tudo , como a extensaõ , e a variedade do Commercio empenha os Negociantes a formarem Seguros em paizes estrangeiros, lhes he indispensavel o conhecimento das Apolices usadas nas differentes Praças , para emprehenderem as suas especulações com a intelligencia necessaria ao bom exito das mesmas.

As Apolices saõ de dous generos : humas se dizem Apolices *avaliadas* ; outras Apolices *abertas*. Nas Apolices avaliadas a propriedade segura he logo estimada por convençaõ das partes em hum valor fixo, ao tempo em que se faz o Seguro , obrigando-se no caso de sinistro a satisfazerem immediatamente a importancia segurada , independente de qualquer avaliaçaõ, ou prova judicial da quantidade do seu valor. As Apolices *abertas* saõ as em que se naõ faz mençaõ do valor da propriedade segurada ; e por tanto havendo perda , he necessario que o Segurado prove a existencia , e a exacta quantidade do mesmo valor , regulando-se pela commum estimaçaõ da Praça , ao tempo em que se principiáraõ a correr os riscos.

Supposto o escrito naõ seja da essencia dos contractos , pois estes subsistem pelo reciproco consenso , e boa fé das partes, com tudo , para diminuiçaõ de demandas, certeza , e brevidade das provas, e apartamento das fraudes , e falsidades , he estabelecido pelos Regulamentos de Marinha das Nações Commerciantes , que o contracto do Seguro para produzir acçaõ em Juizo , naõ só seja reduzido a escrito , ou Apolice assinada pelos Seguradores , segundo os modélos , ou formulas impressas , authorizadas pela Lei do paiz , senaõ tambem que seja registrada por Notario , ou algum Official publico , particularmente destinado para os negocios , e causas mercantis.

Isto mesmo tem sido ordenado neste Reino , debaixo de pena de nullidade dos Seguros, como se vê dos Capitulos do estabelecimento da Casa dos Seguros , propostos , e approvados no Restabelecimento da Casa em 1758 , e authorizados pelo §. 3. do Alvará de 11. de Agosto de 1791.

Por cuja causa qualquer Apolice , tendo sido em devido tempo registrada pelo escrivaõ dos Seguros , fica logo com a fosça de Escritura publica , e tem o vigor da execuçaõ apparelhada , para se poder em virtude della proceder em Juizo a compulsoria immediata dos Seguradores; e para que tambem seja livre a todos , que tiverem interesse , tirar Certidões das ditas Apolices , bem como de qualquer outro instrumento publico.

CAPITULO VI.

Dos requisitos da Apolice.

PAra que o Seguro seja celebrado com as formalidades legaes, e clausulas necessarias, deve a Apolice ser feita com a mais escrupulosa verdade, e boa fé, declarando-se o seguinte.

I.

O nome das partes contrahentes, isto he, do Segurador, e Segurado; e sendo o Seguro por conta de outro, indicando-se o nome, e domicilio deste, ou pela clausula, *por conta de quem pertencer.*

II.

O nome, e Naçaõ do Capitaõ, ou Mestre da Embarcaçaõ, em que se corre o risco, sendo isso possivel, ao tempo da Assinatura da Apolice.

III.

O nome, e qualidade do Navio, ou Embarcaçaõ, sendo tambem possivel.

IV.

A importancia da quantia segurada.

V.

A qualidade dos bens, que se seguraõ, e principalmente sendo de cousas liquidas, ou de facil deterioraçaõ, e corrupçaõ, dando-se-lhe logo o valor fixo, sendo possivel, por estimaçaõ convencional.

VI.

Os riscos de que se requer o Seguro.

VII.

O principio, e fins dos mesmos riscos.

VIII.

A viagem segurada, declarando-se o porto, ou lugar da sahida, e o do destino com as mais circumstancias, que a fazem mais, ou menos arriscada.

IX.

O premio, e condições do Seguro.

X.

O dia, mez, e anno em que a Apolice he assinada pelos Seguradores.

XI.

O Registro da Casa do Seguro, sendo a Apolice em papel sellado, em conformidade á Disposiçaõ novissima do presente anno de 1797.

C A-

(1) Emerig. Cap. 4. e 5. Baldas. Part. 1. Tit. 3.

CAPITULO VII.

Das Partes Contrahentes no contracto do Seguro.

AS partes contrahentes no contracto do Seguro saõ propriamente o Segurador, e o Segurado; porém como muitas vezes o Segurado faz o Seguro, ou como simples Commissario, e Procurador, por conta de outro, ou em qualidade de Corretor da Praça; para se conceberem idéas distinctas dos direitos respectivos de todas as pessoas, que pódem concorrer á celebraçaõ deste contracto, pede a ordem que tratemos: 1.° dos Seguradores; 2.° dos Segurados Proprietarios; 3.° dos Segurados Commissarios, ou Procuradores; 4.° dos Corretores.

CAPITULO VIII.

Dos Seguradores.

SEGUNDO o Direito Natural, (1) naõ ha repugnancia alguma de poder qualquer pessoa fazer as funções de Segurador, huma vez que tenha a livre administraçaõ dos seus bens; (2) pois sendo hum dos effeitos do dominio, e immediata consequencia do direito da propriedade, o poder cada hum dispôr dos bens, que lhe pertencem, como absoluto moderador, e arbitro do que he seu, naõ ha razaõ que obste a qualquer pessoa o tomar sobre si os riscos maritimos de bens alheios, da mesma maneira que o póde fazer dos proprios, sujeitando-se á contingencia dos lucros, ou perdas do capital. Reduz-se por tanto o exercicio deste direito a mero negocio da prudencia dos individuos, cujo interesse sem duvida he mais capaz de os fazer circumspectos, e cautelosos nos seus tratos, que toda a providencia, e intervençaõ do Governo.

O que porém he licito por Direito Natural, naõ he sempre permittido por Direito Civil, que considera os homens ligados a certos deveres da Sociedade, onde o Soberano póde, por justos motivos, restringir o exercicio do dominio, e liberdade individual a termos conciliaveis com o interesse do publi-

(1) Baldas. Part. 1. Tit. 3. Emerig. Cap. 4. Seet. 1. e seg.

(2) Wesket verb. *Company. Society. Chamber* of assuranse. Royal Exchange-Company.

blico. Segundo este Direito, naõ podem ser Seguradores as pessoas, a que obstaõ ou as obrigações do proprio estado, ou a incompatibilidade do ministerio que exercitaõ, ou a expressa prohibiçaõ de alguma Lei positiva.

Por esta razaõ os Ecclesiasticos naõ podem ser Seguradores; porque pelo seu caracter, e estado lhes saõ estranhas quaesquer negociações, e a Lei do Reino lhas prohibe expressamente na Ord. Liv. IV. Tit. XVI.; muito mais sendo o Seguro hum ramo de commercio mui complicado, que exige assiduas applicações a cousas seculares; o que repugna ás augustas funções do Sacerdocio.

Os Corretores, os Notarios, os Officiaes do Almirantado, Casa, ou Camara dos Seguros, que intervem na diligencia, manejo, e registro das Apolices, e ahi tem parte como pessoas publicas; e finalmente todos os que, em razaõ de seu cargo, tem de ser Juizes nas causas de Seguro, como os Deputados do Tribunal do Commercio, ou Almirantado, naõ podem ser Seguradores, ou terem no Seguro qualquer especie de interesse directo, ou indirecto; porque para encherem os seus Officios, devem ser pessoas absolutamente imparciaes.

A respeito dos Corretores ha ainda outra particular razaõ; porque sendo estes os depositarios, e directores da vontade das partes, e fazendo com as palavras, que fazem enxerir nas Apolices, a unica Lei da interpretaçaõ das mesmas vontades, he de justa, e conveniente delicadeza, que elles naõ sejaõ interessados em semelhante contracto, a fim de tolher-se toda a suspeita de fraude, que he huma das excepções mais frequentes no contracto do Seguro. (1)

Todas as mais pessoas, que naõ estaõ nestas circunstancias, naõ tem no nosso Reino impedimento algum legal de assinarem Apolices como Seguradores, com tanto que sejaõ feitas pelos Officiaes da Casa, e ahi registradas. (2) Do contrario a Lei naõ assiste ao Seguro, nem o contracto póde ter vigor em Juizo.

O estabelecimento das Companhias de Seguro, e o direito exclusivo, que se lhes tem concedido de assinar as Apolices, he quasi universalmente adoptado em todas as Nações Commerciantes, e se funda em duas razões principaes.

A primeira he, porque, segundo os principios da antiga Economia Politica, se considerava necessario que o Governo de qualquer paiz providenciasse a que ninguem fizesse abuso do que era seu; a fim de se acautelar a ruina da fortuna dos particulares, nascida da sua imprudencia; e como nos Seguros ordinarios, o premio naõ tem proporçaõ com o capital Segurado, naõ se podendo esperar equilibrio entre o ganho, e a perda dos Seguradores,

se-

---

(1) Os Militares, Fidalgos, e Doutores, Officiaes de Marinha, e os Consules das Nações tem justa razaõ de serem excluidos de tomar Suguros. Vide Emerigon Cap. 4. Sect. 3. 4. 5. 6.

(2) Pela Regulaçaõ da Casa de Seguros de Lisboa os Negociantes Estrangeiros podem assinar Apolices nos termos do Cap. 2. da mesma.

senaõ pela multiplicidade dos Seguros, e divisaõ do damno pelos interessados nas Companhias, he evidente a temeridade de qualquer que toma sobre si hum, ou outro Seguro, cuja indemnizaçaõ em caso de sinistro, o póde arruinar de todo. Pelo que parece conveniente tolher aos particulares a tentaçaõ de entrar por si só em huma qualidade de negocio, que he taõ arriscado, e desigual, quando se naõ considera na massa collectiva de muitas transacções da mesma natureza, e essas effeituadas com a prudencia propria de quem se emprega em hum só genero de applicaçaõ, e trato.

A segunda razaõ he, porque a experiencia mostrou, que muitos faziaõ ostentaçaõ de fantasticas riquezas, para com este prestigio enganarem as pessoas sinceras, e desacauteladas, que lhes hiaõ segurar os seus bens, na illusoria esperança de serem indemnizados no caso de sinistro; e depois de acontecido este, apresentavaõ-se fallidos, tendo antes recebido os premios com damno irreparavel dos Segurados. Para atalhar as perniciosas consequencias da facilidade, e indiscriçaõ de huns, fraude, e malfeitoria de outros, se julgou ser de interesse geral do Commercio naõ se admittirem em Juizo, como válidos, senaõ os Seguros feitos em companhias de Negociantes do primeiro crédito, e notoria opulencia, authorizadas pelo Governo.

Em Inglaterra deo-se esta providencia pelo Estatuto de George I. que transcreve Allan Park no seu Tratado de Seguros, Cap. I. pag. 5. Aquelle Estatuto era taõ rigoroso, que naõ só annullava o contracto do Seguro, naõ sendo tomado por Companhia authorizada, senaõ que punia os contrahentes com a perda dos bens, e sommas seguradas. Com tudo, no progresso do tempo se metigou o rigor desta Legislaçaõ, permittindo-se o poderem os particulares por si, e pelas Companhias, serem Seguradores de quaesquer sommas, achando pessoas, que confiem na sua abonaçaõ, e crédito; com a differença porém, que nos Seguros em mãos particulares, os Segurados naõ tem outra garantia, ou penhor da obrigaçaõ dos Seguradores, senaõ a honra dos mesmos para satisfazerem ao seu dever; mas naõ podem reclamar a protecçaõ das Leis, nem intentar acçaõ civil, para poderem demandar, ou serem demandados em Juizo por cousa alguma relativa a semelhante contracto.

No nosso Reino adoptou-se maior equidade; pois pelo Artigo 1. até o 7. dos Capitulos do Regulamento do Seguro, permitte-se a todos os Commerciantes Nacionaes, e Estrangeiros o assinarem Apolices, como Seguradores, com tanto que sejaõ feitas pelos Officiaes da Casa dos Seguros, e se tenhaõ assignado nos Livros do Registro da mesma Casa, por si, ou seus Procuradores, que ficaráõ sendo fiadores, e principaes pagadores de seus Constituintes; naõ assignando porém por conta de Companhias, ou Casas de Seguro estrangeiras. E quanto á firmeza da responsabilidade dos mesmos Seguradores, daõ-se as providencias, que se vem nos Artigos 8. até o 13.

Na Praça de Lisboa achaõ-se estabelecidas varias Companhias de Seguro: a denominada *Companhia Permanente*, a de *Caldas*, *Machado*, *Gildemeester e Companhia*, a de *Carvalho*, *Guillot*, a denominada *Boa-uniaõ*.

Ha

He com tudo notorio, que muitos particulares naõ interessados naquellas Companhias, tomaõ sobre si muitos Seguros, e de ordinario por premios mais favoraveis: e para iludirem a rigorosa obrigaçaõ da Lei, que prohibe os Seguros fóra da Casa, costumaõ assignar certas Apolices tambem impressas, que tem hum formulario particularmente feito para este fim, em que se obriga a mandar fazer o Seguro fóra do Reino (o que a Lei naõ prohibe); e por este modo presumem as partes que se transforma licitamente o contracto do Seguro em simples Commissaõ, ou Mandato, para nesta qualidade ter lugar a competente Acçaõ de Direito entre os contrahentes, isto he, a do Commissario, ou Mandatario, para vencer o premio convencionado, e do Commettente, que he o verdadeiro Segurado, para exigir lhe a indemnizaçaõ no caso de perda. (1) Porém he evidente, que semelhante artificio he feito em fraude da Lei, que prohibe tomarem-se os seguros fóra da Casa, sem serem ahi registados; e por tanto naõ poderiaõ taes Apolices ter effeito coactivo contra a parte, que faltasse ao ajuste.

He porém inquestionavel, que posto que dos Seguros assim feitos naõ deva, em rigor de Direito, resultar Acçaõ civil, com tudo, naõ se póde duvidar, que subsista sempre a obrigaçaõ natural, que ambas as partes devem religiosamente cumprir, segundo a honra, e probidade mercantil, naõ tendo havido fraude, ou erro, quanto á substancia do contracto, ou qualquer das outras circunstancias que o constituiriaõ nullo, ainda que tivesse sido celebrado na fórma, e solemnidade legal. A pontualidade de taes Seguradores he o mais nobre elogio da boa fé do Commercio, e a mais decisiva prova do crédito de huma Praça. Onde existem Negociantes deste quilate, e se multiplicaõ os Seguros particulares, he manifesto que as Companhias legaes tem perdido a confiança publica, ou saõ difficeis na acceitaçaõ dos Seguros; pois naõ he natural, que a naõ haverem estes dous grandes obstaculos da circulaçaõ, os Negociantes, ainda de mediocre prudencia, recusem fazer os Seguros nas Companhias authorizadas, e que antes prefiraõ o simples crédito, e fortuna dos Seguradores particulares.

He innegavel o beneficio que resulta ao Commercio Nacional da permissaõ de taes Seguradores, que contribuem a destruir este espirito de monopolio, que tanto distingue as Corporações particulares, diminuindo ao mesmo tempo as despezas da Casa de Seguro, que saõ consideraveis, e muito gravosas ao Commercio. E parece que seria da Sabedoria, e Justiça do Governo proteger os Seguros, que se fizessem sobre a fé de quaesquer Negociantes, dando reciprocamente Acçaõ civil para o cumprimento de seus tratos, sendo devidamente feitos. Seria isto hum meio de dar liberdade ao Commercio em todos os seus ramos, e augmentar a concurrencia, que he sempre util em quaesquer transacções mercantis; evitando se assim o perigo da combinaçaõ, e colloio dos Directores das Companhias nas occasiões de urgencia, e temor da Praça, em que elles tem toda a facilidade de se cons-

(1) Vide no fim desta Obra a formula de taes Apolices.

pirar, para darem a Lei aos Segurados, que se sujeitaõ a pertenções desarrazoadas, quando os instantes saõ preciosos, e naõ ha momento a perder para ultimaçaõ de seus Seguros.

Aqui devo huma verdade ao publico, que naõ poderia dissimular sem offensa dos deveres sociaes; maiormente havendo-me proposto dirigir os principiantes no Commercio, para que a mocidade incauta naõ se precipite á infortunios, que tanto convém prevenir na carreira elementar da sua fortuna.

Os Seguradores de Companhias, que só respondem por fundos limitados, naõ podem ter pretenções á confiança publica, em quanto não reformarem o seu plano pernicioso, e incompativel com a boa fé do Commercio. Os Seguros ahi feitos saõ contrarios á natureza, e fim de semelhantes estabelecimentos; e verdadeiramente se transformaõ em contractos de risco. Debaixo da apparencia de sinceridade (visto declararem estes Seguradores no Plano das suas Companhias a quantia até onde se limita a sua responsabilidade) a inexperiencia de alguns Negociantes os conduz a hum damno imminente, e irreparavel. Aquelles Seguradores sobrecarregaõ-se illimitadamente de quantos Seguros lhes parecem convenientes. O publico naõ fiscaliza o número, e extensaõ dos seus tractos; os particulares ignoraõ, e nenhum meio decente se lhes franquea para saberem, se as quantias seguradas excedem o capital da Caixa social, ou se esta he já fallida, ou tende a fallimento provavel; tudo se passa em mysterio impenetravel aos Seguradores; e a fortuna destes fica inteiramente á mercê de taes Seguradores, que muitas vezes arruinaõ a si, e ao publico por especulações desmedidas, tomando empenhos absolutamente desproporcionados ao fundo da Companhia, esperando lucros contra todas as regras de probabilidade, que aliàs deviaõ bem calcular entre o perigo da perda, e a expectativa do ganho. O risco pois de semelhante negocio vem a ser ainda maior, do que o que se pretendia evitar pela Apolice do Seguro; porque os Seguradores tem a certeza do premio, sendo o successo feliz; e os Segurados nenhuma garantia, e acçaõ compulsiva para a satisfaçaõ da quantia segurada, acontecendo o sinistro. Demais: os Segurados podem ser executados por todos os seus bens, para pagamento do premio ajustado; os Seguradores naõ o podem ser para a soluçaõ do capital, senaõ até onde chegar o fundo da Caixa; estando este exhaurido, a Acçaõ do Segurado he inutil, e a sua ruina inevitavel. Que cousa ha de mais absurdo, e contra a igualdade que deve haver em todos os contractos, que esta taõ enorme disparidade de condiçaõ dos contrahentes? Em huma das Companhias de fundos limitados, que apenas sobem a duzentos contos de reis, os Accionistas só entraõ para a Caixa com dez por cento de dinheiro effectivo das respectivas Acções; e no plano do seu Estabelecimento se declara, que seráõ requeridos por maior quantidade, só no caso de se exhaurir a entrada, que vem a ser a tenue quantia de vinte contos de reis, que se póde absorver em huma transacçaõ, ou nos Seguros de hum só dia; o que depende da pusillamidade, ou affouteza dos Directores. Naõ he evidente, que

se

se pretende deixar em giro no poder dos Accionistas, e excedente dos dez por cento? Que segurança teráõ os Segurados para a sua indemnidade, se nem ao menos se podem tranquilizar com a presuasaõ, de que o capital da Caixa está em guarda permanente, antes tem toda a certeza que se lhe daõ applicações arbitrarias? Que outra cousa isto he, mais do que armar laços á sinceridade mercantil? E pretendem taes Companhias achar pessoas assás desasizadas, que confiem a sua fortuna a semelhante desvario?

Dizem que, segundo as condições, cada hum dos Accionistas fica solidariamente obrigado á requisiçaõ immediata das quantias necessarias até ás forças da Caixa, ou fundo total della. Mas quem naõ vê, que este palliativo naõ tolhe, antes multiplica as difficuldades? Se alguns dos Socios fallirem, ou forem morosos na satisfaçaõ do seu dever, naõ he de recear, que os mais abonados, carregando com o peso da responsabilidade, hajaõ de insurgir com duvidas que occasionaráõ processos, soffrendo entretanto os Segurados, pelo menos, o damno do empate, quando aliàs, no caso de sinistro, tinhaõ direito a seu peremptorio embolso? Por que razaõ ao menos naõ se patenteaõ ao publico na Casa dos Seguros os Livros da Companhia com escrituraçaõ formal, para os Segurados, á vista do estado viridico da Caixa, regularem os seus tratos?

Ao vicio intrinseco, e radical de semelhantes Companhias accresce a abusiva pratica de alguns Directores, impontuaes, e contenciosos, cujo methodo he assás conhecido nesta Praça. Se a Embarcaçaõ, sobre que se fez o Seguro, chega a salvamento, exigem o premio no termo usual, se já naõ foi pago adiantado; se houve accidente infeliz, insurgem eternas duvidas, e, quando menos, intoleraveis delongas no pagamento; porque ou o dinheiro da Caixa Social, que devia ter hum destino exclusivo para pagamento das perdas, acha-se applicado a propositōs heterogenios, ou falta o credito, e mais ainda a vontade de se encherem as obrigações contrahidas. O Negociante, que no acto do Seguro se persuadia ter tratado com a honra, e naõ com a impostura, quando se considera tranquillo ao lado da Justiça Nacional, na esperança da pontualidade dos Seguradores, he illudido; e se vai exigir a sua indemnizaçaõ, de ordinario encontra, além de máos termos, o horrivel espectro de huma demanda; de sorte que tendo promettido premio equivalente, para apartar de si os riscos da navegaçaõ, he forçado a correr ainda maiores perigos no tempestuoso mar das cavillações do foro. Eis-alli o contracto do Seguro, por metamorfose subita, convertido em contracto leonino, ou antes em negocio depredatorio; e hum ramo de commercio taõ util ao Estado, reduzido a trafico de perfidia, e bulra publica!

Saõ tantos destes os exemplos com incessante escandalo da Praça de Lisboa, e de toda a Naçaõ, que se tem quasi firmado a opiniaõ geral, que he mais do interesse dos Negociantes fazerem os Seguros em maõ de particulares acreditados, ou fóra nas Praças estrangeiras, sujeitando se aos encargos de commissões, cambios, e empates de fundos, e a outros incommodos inseparaveis dessas operações forçadas, ou ao menos de dividirem os

mais effeitos por diversos Navios, tomando sobre si todos os riscos, do que exporem-se á circunstancias, que depois os obriguem a sustentar odiosos pleitos com as Companhias de Seguro. Naõ he preciso accrescentar mais reflexões para convencer a enormidade daquelles abusos, e o quanto os seus resultados entorpecem a circulaçaõ mercantil, e saõ subversivos do credito Nacional.

O zelo patriotico, e o bem geral do Commercio, attrahirá indulgencia a esta digressaõ. Mas assim como nos pareceo de rigoroso dever censurar aos que se obstinaõ na sua injustiça, que até he ruinosa aos proprios interesses, somos tambem obrigados a advertir, que a opiniaõ publica justamente distingue, e tem superiormente acreditado as Companhias de *Caldas*, *Machado* e *Gildemeester*, e a de *Carvalhò*, e *Guillot*, naõ só porque os respectivos interessados saõ de maior solidez de fortuna pela extensaõ de seu commercio, e estabelecimento de propriedades de raiz, senaõ tambem porque se obrigaõ a responder por todos os seus bens, com cauçaõ solidaria, e reciproca.

Como a justiça, por ser fundada na ordem, e relações naturaes das cousas, he a que concilia os interesses de todos, ella tem de tal modo equilibrado a condiçaõ do Segurador, e Segurado, que posto á primeira vista pareça desigual, e exurbitante a sorte de hum a respeito de outro, por perder o Segurado, no caso de sinistro, taõ sómente o premio do ajuste, muitas vezes bem tenue, e o Segurador todo o capital segurado, com tudo, em nenhum caso póde este ter razaõ de queixa; porque naõ só a Lei civil o protege contra todas as fraudes, e erros do contracto, senaõ que até a mesma Natureza o favorece pela regularidade das estações, e acçaõ ordinaria dos elementos: além disto tem por cooperadores da sua fortuna a todos que nos perigos maritimos saõ obrigados, por amor da conservaçaõ propria, a praticar as possiveis diligencias para salvaçaõ do Navio, e direcçaõ delle ao porto do destino. Donde vem mostrar a experiencia, que os que cultivaõ esta especie de negociaçaõ, com prudencia, e integridade, tem huma recompensa em nada inferior á de qualquer outro ramo de commercio regular.

He porém muito de notar, que o exercicio deste genero de commercio, que he todo de especulaçaõ, exige sagacidade, e talentos naõ vulgares: todo o que nelle se ingerir ás cegas, ha de soffrer forçosamente o castigo da sua temeridade. Quem toma hum, ou outro Seguro sem cálculo das quantias, dos lugares, dos tempos, e circunstancias, será hum prodigio, se naõ for arruinado. O lucro dos Seguradores deriva-se da concurrencia dos Seguros, e da proporçaõ entre os premios, e a probabilidade de chegarem os bens segurados a salvamento ao porto do destino. Isto naõ se póde conseguir, sem que os Seguradores, ou os Directores das Companhias, sejaõ commerciantes habeis, e versados em conhecimentos especulativos, e praticos da sua profissaõ, devendo ter como hum dos principaes soccorros o estudo da Geografia, e Historia das viagens, pelo qual saibaõ da bondade, ou perigo dos Portos, enseadas, Bahias, Costas, Golfos, Baixos, Monções, Corren-

rentezas, Ventos, Furacões, e outras circunstancias locaes, de mar, e terra, que fazem a navegaçaõ mais, ou menos arriscada. Além disto importa-lhes ter, naõ só papeis periodicos, e folhas publicas, mas tambem por exacta correspondencia mercantil, os avisos continuos do estado politico das Nações, principalmente em tempo de guerra actual, ou imminente, para calcularem prudencialmente os premios, e serem mais cautelosos na acceitaçaõ dos Seguros.

Sobre tudo os fecundissimos elementos da fortuna dos Seguradores saõ a moderaçaõ nos premios, e a pontualidade na indemnizaçaõ dos Segurados. Fortificada assim a confiança da Praça, o beneficio he moralmente infallivel pela infinidade do Seguro; porque removidos os obstaculos, e receios dos Segurados, naõ haverá Negociante cordato, que por hum tenue premio naõ procure pôr os seus capitaes a abrigo de perda. O interesse pois bem entendido dos Seguradores consiste em estabelecerem, sobre o crédito de solidez de fundos, a reputaçaõ de franqueza, e probidade.

CAPITULO IX.

Do Seguro, e da sua declaraçaõ na Apolice.

TODA a pessoa que expõe os seus bens aos riscos do transporte maritimo, tem direito de fazer segurallos dentro, ou fóra da Naçaõ, seja Natural, ou Estrangeiro: (1) com tanto que naõ viole o Direito publico da Europa, e as Leis do paiz.

A pessoa do Segurado se póde considerar ou como Proprietario absoluto, ou como Proprietario parcial, ou Interessado por algum titulo legitimo, ou como simples Commissario, e Procurador.

Deve-se na Apolice declarar o nome, e domicilio da pessoa, que directamente procura o Seguro, (2) quer elle o requeira em proveito seu exclusivo, quer em beneficio, por ordem, e conta de outrem. Mas naõ he absolutamente necessario que declare a sua qualidade de proprietario; pois, se ella naõ augmenta o risco, nada importa aos Seguradores; com tanto, que: 1.º o alimento do mesmo risco seja real, e existente no Navio: 2.º que o Conhecimento seja relativo, e coherente á Apolice: 3.º que o Seguro tenha sido feito em regra, sem alguma simulaçaõ prejudicial aos mesmos Seguradores. Igualmente a omissaõ da qualidade de Commissario naõ altéra, ou damnifica os direitos, e interesses respectivos do mesmo Commercio, e seu Committente: a boa fé mercantil naõ permitte nem a hum, nem a outro usar entre si de algum subterfugio. A Casa de ordens para o Seguro, e o Co-

(1) Emerig. Cap. 5. Sect, 1. e seg. Baldas. Part. 2. Tit. 1. e 5.
(2) Ord. Marinha de França, Art. 3. Valin Cōment. a este Art.

Conhecimento combinado com a Apolice, sendo coherentes, decidem a quem pertenca o beneficio, ou o gravame do contracto.

He necessario na Apolice a declaraçaõ do nome, e domicilio daquelle que pede o Seguro: 1.° pela regra geral, que em todos os negocios naõ devem os contrahentes ignorar a condiçaõ, e estado daquelles, com quem contrataõ: 2.° porque (como em seu lugar diremos) fica obrigado a satisfazer o premio aquelle que requer o Seguro, ou o faça por sua conta, ou pela de outro: 3.° porque da qualidade do Segurado depende muitas vezes a segurança da cousa exposta aos riscos maritimos, principalmente em tempo de guerra; pois sendo pertencente á Naçaõ belligerante, aggrava se mais o risco dos Seguradores; e por tanto importa a este sabello, antes que tomem o Seguro: 4.° porque daquella declaraçaõ se póde por fim, havendo duvida, verificar o interesse, que o Segurado tem na cousa segura, pois sem elle o contracto naõ tem validade: 5.° porque por este modo se evitaõ as simulações, e fraudes, e se fixa a identidade, e certeza das pessoas que requerem o Seguro, a fim de que possaõ ser demandadas para cumprimento de seu tracto.

De varios modos se costuma fazer a declaraçaõ do Segurado, e cada hum tem seus effeitos distinctos: 1.° Quando o que requer o Seguro naõ expressa a pessoa, por cuja conta o faz: 2.° Quando declara fazello por cousa propria: 3.° Quando diz tomallo por conta de outro, ou outros, declarando logo o nome, e domicilio dos mesmos: 4.° Quando diz, que segura por conta de hum Amigo, ou Correspondente, que nomeará: 5.° Por sua conta, e de huma, ou mais pessoas, que logo nomea: 6.° Por conta de quem pertencer: 7.° Por sua conta, e de quem pertencer.

CAPITULO X.

Do Segurado Proprietario, ou do Seguro feito por conta propria.

PRetendendo alguem fazer Seguro por sua conta, (1) deve, segundo o estilo das Praças principaes, formar huma Nota, ou Minuta, em que declare, com a mais escrupulosa exacçaõ, e boa fé, o especifico risco, e cousa que intenta segurar, com todas as outras circunstancias que julgar necessarias a seu interesse, e que podem augmentar o risco do Segurador, patenteando logo os avisos, e noticias, que tenha recebido relativas á cousa, e viagem segurada, pondo-lhe a data, e firmando-a com a sua assinatura, como fica indicado no Cap. VI. Depois por si, e seus Agentes, ou pelo Corretor da Praça, deve propôr a dita Minuta aos Seguradores da Companhia que escolhe,

(1) Baldas. Part. 5. Tit. 5. Emerigon Cap. 5. Sec. 1 e 2.

lhe para ultimar-se o ajuste, caso elles consintaõ em todo o conteudo na mesma Minuta; ou aliàs concordaráõ nos accrescentamentos, e modificações sobre o premio, e mais condições que entenderem, as quaes se escreveráõ no branco da Apolice, que será fechada com a data do dia, mez, e anno, assinando-se immediatamente os Seguradores, ou Directores das Companhias, que forem para isso authorizados. Desde a época desta assinatura principiaõ a correr os riscos por conta dos Seguradores, e o contracto naõ póde ser dissolvido sem consentimento das partes, salvo nos casos em que tem lugar o *Storno*, ou a nullidade do Seguro, como se mostrará depois.

Se o Seguro he feito por conta de outro, o Commissario deve fazer igual diligencia com a maior exacçaõ, e pontualidade possivel, pelo risco que corre em naõ encher, e desempenhar a sua commissaõ, huma vez que a acceitou, ou naõ a recusou em tempo opportuno, passando a commissaõ a Ausencia, como se dirá no Capitulo seguinte.

Se aquelle, que requer o Seguro, naõ declara a pessoa por conta de quem o faz, presume-se fazello por conta propria.

Se declara fazello por sua conta, naõ póde no caso de perda exigir indemnizaçaõ, sem mostrar que tinha no Navio, em que se correraõ os riscos, cousa que lhe pertencesse por titulo de propriedade, no valor correspondente á quantia segurada; e naõ o mostrando, os Seguradores saõ desobrigados da responsabilidade, e podem oppôr-lhe a excepçaõ de dominio, e de fraude; pois, sendo o Seguro hum contracto de indemnidade, he evidente, que naõ póde o Segurado com justiça pedir resarcimento de damno, quando naõ mostra haver perdido cousa alguma de sua conta.

Alguns Authores sustentaõ, (1) que para se justificar a propriedade de quem segurou *por sua conta*, naõ he preciso que o Segurado prove ter na cousa segura o rigoroso titulo de *dominio*; basta que mostre que elle he Socio, Co-proprietario, ou Condomino, ou ainda mero Crédor, Fiador, ou qualquer pessoa, que tem sobre a dita cousa verdadeira razaõ de crédito, hypotheca, ou outro legitimo interesse, pelo qual lhe importe que ella chegue a salvamento ao lugar do destino; pois frequentemente acontece, que alguns Negociantes tendo vendido a crédito, ou affiançado a outros alguns effeitos, destinados ao transporte maritimo, naõ tendo talvez outra esperança de embolso, que o valor, ou producto dos mesmos effeitos, julgaõ prudente segurallos, para terem a certeza da indemnizaçaõ, no caso de perda por fortuna do mar.

A respeito do Socio, Co-proprietario, e Condomino, naõ póde haver duvida que o Seguro por elle feito subsista na parte que realmente tem nos bens communs; caduca porém no que he pertencente aos outros com quem está em parceria, e communiaõ de bens, se naõ teve expressa ordem dos mesmos, ou ratificaçaõ para o Seguro, antes de saber-se do sinistro, como se dirá no Capitulo seguinte.

A

(1) Vid. Baldasser. Part. 2.5. §. 9.

A respeito daquelle, que naõ he Proprietario, mas só Credor hypothecario, ou que tem algum titulo analogo sobre os bens de outro, á primeira vista, naõ póde talvez contestar-se a validade do Seguro, que faz por sua conta; pois que, sendo o seu interesse real, e legitimo, parece justo que para garantir-se do perigo de perda, possa estipular a indemnizaçaõ.

Com tudo, esta opiniaõ soffre difficuldade, e he inadmissivel, segundo a Jurisprudencia de Inglaterra, e prática uniforme de seus Tribunaes, que he inquestionavelmente a mais exacta, e conforme á justiça; porque semelhantes Seguros se resolvem no que os Inglezes chamaõ *Wager-polices*, (1) ou *Seguros de Aposta*, que saõ absolutamente prohibidos naquelle Reino, por serem essencialmente viciosos, e contrarios á natureza do contracto, tendo muitas vezes servido de instrumentos para se encubrirem muitas fraudes. Em verdade, se se tolerassem os Seguros no sobredito caso, em que o Segurado naõ fosse o Proprietario dos bens expostos aos riscos maritimos, mas simples Hypothecario, ou fiador dos mesmos bens, dar se-hia occasiaõ aos seguintes abusos, porque este poderia segurallos por sua conta, e o Crédor igualmente o faria pela sua: acontecendo o sinistro, o Segurador, contra a sua intençaõ, pagaria duas vezes o valor segurado de huma, e mesma cousa; e o Crédor, depois de receber do Segurador a sua indemnizaçaõ, com tudo ainda ficaria com pleno direito de demandar a seu devedor por igual somma, vindo assim a tirar lucro da calamidade alheia; o que he evidentemente incompativel com a natureza do contracto, que naõ he hum meio de lucro, mas simples recurso de indemnidade.

C A-

(1) Park Cap. 14. Millar pag. 213.

CAPITULO XI.

Do Segurado Commissario.

AQuelle que faz o Seguro por conta de outro, isto he, em qualidade de Commissario, Procurador, ou Agente do Proprietario, deve conformar-se a certas regras inalteraveis, e fica sujeito a varios encargos, que precisa ter muito em vista para desempenhar a sua commissaõ, e naõ prejudicar a si, e a seu Commettente. (1)

A primeira regra he, qne ninguem deve segurar por conta de outro, sem expressa ordem, e especial mandato; aliàs naõ tem regresso algum contra o Proprietario dos bens para reembolsar-se do premio, que ajustou; salvo se o mesmo Proprietario fez expressa, ou tacitamente, a ratificaçaõ do Seguro em tempo competente, isto he, antes de saber-se do sinistro. A razaõ he clara; porque sendo a satisfaçaõ do premio cousa de sna natureza gravosa ao Proprietario dos bens expostos aos riscos maritimos, por diminuir-lhe parte do seu capital, ou dos proveitos esperados, seria injusto que qualquer pessoa pudesse a seu arbitrio fazer carregar a outro com huma despeza, e prejuizo contra a sua vontade.

Ainda que hum Negociante tenha com outro correspondencia regular, e se persuada que seria do interesse deste, fazer em occasiaõ de urgencia algum Seguro, como v. g. declarando-se de repente huma guerra, ou havendo fundado receio de estar ella imminente, constando de sahida de corsarios, de prezas, e infestaçaõ dos mares por inimigos, ou piratas, demorando-se extraordinariamente a viagem de algum Navio, em que se espere remessa do mesmo Correspondente, ou sobrevindo más novas, ou outra circunstancia, que, segundo as regras da prudencia, e a pratica de Negociantes cordatos em semelhantes casos, pareça indispensavel a precauçaõ do Seguro; com tudo, se este se fizesse, naõ resultaria dahi acçaõ a quem o requereo, para exigir do Proprietario o pagamento do premio, chegando o Navio a salvamento; nem, acontecendo o sinistro, podia obrigar os Seguradores a indemnizaçaõ; visto que esta naõ se deveria ao Proprietario, pois nada segurou, nem ao que requereo o Seguro por conta alheia, pois naõ tem dominio, ou real interesse nos bens sinistrados, sem o qual o Seguro já mais subsiste.

Esta regra he de huma observancia impreterivel, para atalhar os abusos, com que alguns Commissarios se ingerem a regular os negocios alheios, pre-

(1) Emerig. Cap. 5. Summar. et Sect. 3. e seg. Baldas. Part. 2. Tit. 6. e 7. Wesketr. verb. *Agent.* Factor Valin Art 3. Pothier num. 98. Savary Lib. 3. Cap. 2. le Praticien des Juges et Consuls. Cap. 8.

presumindo-se mais entendidos do que os Proprietarios no calculo de seus interesses, e no manejo das operações do Commercio. Ainda que em algumas occurrencias, pelo exacto cumprimento desta regra, possa resultar irreparavel damno aos amigos ausentes, que naõ deraõ as suas ordens em tempo opportuno, por naõ terem previsto certos acontecimentos inseparados, que reduziraõ a imminente perigo os seus bens expostos aos riscos do mar; com tudo, para regularidade das correspondencias, e boa ordem do Commercio, he necessario que em semelhante materia naõ se affroxe já mais o rigor deste principio, e prática mercantil.

Porém se o Correspondente deo alguma ordem geral para fazer-se o Seguro de suas carregações a arbitrio do Commissario, em quanto esta ordem naõ for revogada, presume-se subsistente a primeira vontade, e continuado o mandato para ser executado, segundo a discriçaõ do mesmo Commissario, (1) o qual por consequencia, parecendo lhe util, póde validamente fazer o Seguro por conta do seu Correspondente, pelo interesse que este tiver no casco, e carga; e por virtude daquella ordem, tem direito de haver delle o reembolso do premio.

Igualmente, se o Commissario fez o Seguro por conta de outro, sem ter ordem, porém avisou-o logo disso, e este naõ respondeo, ou respondendo, naõ desapprovou o facto, presume-se havello ratificado; e esta ratificaçaõ, posto que tacita, opera os mesmos effeitos, como se fosse expressa, salvo se o Proprietario houvesse protestado em tempo. Ainda que o recebimento de huma carta, que se naõ contradiz, naõ he sempre argumento de ratificaçaõ nos negocios, e correspondencias ordinarias, a naõ ser acompanhado de alguma circunstancia, que manifeste a intençaõ de ratificar, com tudo o favor do Commercio tem introduzido aquella racionavel presumpçaõ entre os Negociantes. O Correspondente, que naõ responde á carta, pela qual os seus Commissarios lhe participaõ ter feito alguma cousa por sua conta, e como negocio util, he visto approvar a sua conducta. Os Authores, que tem tratado desta materia, estabelecem unanimemente o axioma mercantil, que o recebimento de carta naõ contradita, he entre Negociantes hum acto positivo de approvaçaõ. Este axioma he fundado em rigorosa justiça; pois assim como o Proprietario, acontecendo o sinistro, podia reclamar do Commissario a indemnizaçaõ, com o pretexto de ter recebido delle aviso de haver segurado por sua conta; assim tambem pela reciprocidade de Direito, naõ póde o Commettente por pretexto algum recusar a satisfaçaõ do premio, que o Commissario tivesse ajustado; pois seria muito odioso, e iniquo que ficasse este victima do seu zelo, e boa fé.

A segunda regra he, que o Commissario, que recebe ordem para fazer o Seguro, tendo em seu poder fundos do Commettente, deve ou acceitar a Commissaõ, procedendo a executalla sem perda de momento, diligenciando o Seguro nas Companhias as mais acreditadas, e avisando immediatamente do re-

(1) Emerig. Cap. 5. Sect. 6.

resultado; ou recusalla, passando-a logo a Ausencia, a quem entregará todas as ordens, Conhecimentos, clarezas, e effeitos recebidos; aliàs os riscos ficaõ por sua conta, e responde pelos successos; porque, supposto que, por Direito, seja livre ao Mandatario naõ acceitar o mandato, com tudo cumpre a boa ordem, e expediente do Commercio, que o Commissario ou acceite logo a commissaõ, ou a recuse por facto decisivo, que ponha a salvo os interesses do Committente; o que muito mais lugar, e força tem, quando o objecto he taõ delicado como o Seguro, cuja execuçaõ naõ soffre demora, e até os instantes saõ preciosos, podendo a menor incuria deixar perder a occasiaõ opportuna de se concluir o tracto a premio, e condições vantajosas, ou ainda causar ao Proprietario hum prejuizo irreparavel, talvez naõ se achando depois seguro a qualquer preço, como ás vezes acontece, quando sobrevem más novas da perda de algum Navio, que desanimaõ absolutamente os Seguradores de tomarem sobre elle risco algum. Neste caso o Commissario he obrigado a indemnizar o Commettente; e resistindo, deve a isso ser condemnado em Juizo, naõ como Segurador, mas como Mandatario, que tem faltado a seu dever.

Alguns Commissarios nestas circunstancias, satisfazendo o damno que causáraõ pela sua omissaõ, costumaõ descontar o premio que pagariaõ aos Seguradores, se houvessem feito o Seguro em tempo. A justiça desta prática naõ he taõ manifesta, que qualquer pessoa de consciencia apurada possa seguir sem remorso; porque parece estranho, e nada racionavel, que alguem se faça da propria negligencia hum titulo de adquirir; tanto mais, que isto daria ansa a muitos Commissarios para tomarem sobre si os Seguros, sem consentimento expresso do seu Committente: o que, como logo notaremos, he impraticavel com a integridade de qualquer Negociante, que aprecia a sua honra, e a quer pôr a abrigo de toda a suspeita.

Deve-se advertir, que a regra sobredita só deve ter applicaçaõ, e observancia, quando aquelle, a quem se dirigem ordens para fazer algum Seguro, tem em seu poder effeitos do Commettente; aliàs pelo simples recebimento de taes ordens, naõ he obrigado a executallas, expondo-se pessoalmente a pagar o premio, naõ tendo confiança alguma na pontualidade do Commettente, antes receando as difficuldades do seu reembolso, talvez sendo pessoa que lhe seja inteiramente desconhecida, ou com quem naõ houvesse já mais tido relações de commercio; porém pede a honra, e dever mercantil, que, pela via a mais prompta, o avise logo de que naõ cumpre as ordens, para elle poder providenciar em tempo a seus interesses, enviando fundos a quem entender.

A terceira regra he, que o Commissario huma vez que acceita a commissaõ do Seguro, deve literal, e estreitamente conformar-se ás ordens recebidas, naõ podendo alterallas, nem ainda na menor cousa, assim na taxa do premio, como em todas as mais clausulas da carta de seu Commettente, aliàs fica responsavel, tanto pela falta, como pelo excesso. Pelo que, se fez o Seguro ou em Navio differente, ou em maior quantidade, ou em di-

verso tempo, ou por premio superior naõ determinado, subsiste o Seguro quanto ao direito dos Seguradores; mas o Commettente naõ tem obrigaçaõ de pagar o premio fóra dos casos que ordenou, nem ainda a maioria delle, posto que pela urgencia das circunstancias, o Commissario julgasse indispensavel o consentir em algum augmento, naõ achando de outra maneira o Seguro. He verdade, que seria hum homem sem caracter, e mereceria justa censura, o que em tal caso recusasse pagar ao Commissario alguma pequena differença no premio ajustado; porém hum inconveniente parcial naõ deve destruir aquella regra geral, que pertence á boa economia mercantil, tolhendo o arbitrario aos Correspondentes, o qual seria incomparavelmente de maior damno no giro do Commercio; do contrario ninguem podia contar com o exacto cumprimento de suas ordens, nem calcular com acerto as suas operações ulteriores.

Questiona-se, se o Commissario póde, sem expressa ordem, fazer o Seguro com a clausula, *livre de avaria*?

Deve attender-se á qualidade da ordem. Se nella se manda fazer o Seguro *de todo o acontecimento*, naõ deve o Commissario acceitar a Apolice com a dita clausula; e se naõ acha Companhia, que segure *a todo o successo, e a todo o risco*, a prudencia exige, que espere de seu Commettente ordens mais francas, salvo havendo perigo na demora; porque entaõ hum Seguro parcial vale mais que a falta absoluta do mesmo; e naõ se póde notar no Commissario abuso, fazendo o Seguro, segundo o estilo da Praça; naõ se devendo presumir que o Commettente désse huma ordem irrisoria, querendo hum impossivel.

Porém, se a ordem he simplesmente de *segurar*, naõ ha duvida, que, por esta clausula indefinida, póde o Commissario tomar o Seguro do modo que o achar, e melhor o ajusta, tendo em vista a utilidade de seu Commettente; e este naõ tem já mais razaõ de queixar-se, sendo feito o Seguro segundo o uso da Praça.

A quarta regra he, que o Commissario deve fazer o Seguro nas Companhias authorizadas pelo Governo, preferindo as mais acreditadas na Praça pela sua abonaçaõ, e pontualidade; e só na extremidade, naõ podendo achar o Seguro nellas, segundo os termos das ordens, he que póde recorrer aos Seguradores particulares, se o Commettente os naõ excluio; pois he obrigado á exactissima diligencia, para que naõ periguem os interesses de quem repousou na sua exacçaõ, e boa fé; aliás os riscos ficaõ a seu cargo.

Questiona-se, se o Commissario he obrigado a responder pela solvencia, ou solubidade dos Seguradores? Deve distinguir-se, ou elle os abona expressamente, ou naõ. Se os abona, fica solidariamente obrigado á indemnizaçaõ da perda, para a satisfazer immediatamente, sendo requerido, sem poder oppôr a seu Commettente o *beneficio da excussaõ*, o qual naõ tem lugar nos negocios mercantis, e só he outorgado ao fiador simples, que, obrigando-se unicamente a responder na falta do outro, naõ póde ser constrangido ao pagamento da quantia que afiançou, sem primeiro ser excutido o

ori-

originario devedor, isto he, sem primeiro se mostrar em Juizo, que este naõ tem bens que bastem á satisfaçaõ da divida principal. (1)

Porém, se o Commissario naõ se obrigou pela solubilidade dos Seguradores, e fez o Seguro em tempo que estavaõ em inteiro, e notorio crédito na Praça, naõ he responsavel, no caso de faltarem estes, ao pagamento devido, seja por malicia, seja por fallimento real. Mas, se fosse negligente em exigir a indemnizaçaõ em tempo conveniente, e depois fallissem os Seguradores, esta negligencia poderia ser-lhe imputada, e o sujeitaria á obrigaçaõ de indemnizar da perda a seu Commettente.

He de notar, que, se o Segurador fallio, pendendo os riscos, naõ he necessario huma nova ordem, para se fazer outro Seguro da mesma quantia com differentes Seguradores; antes os Commissarios devem ser muito attentos ao interesse de seu Commettente, naõ deixando de fazer esta operaçaõ sem perda de tempo.

A quinta regra he, que o Commissario, quando requer o Seguro, tem obrigaçaõ de manifestar aos Seguradores, com toda a exacçaõ, e boa fé, quaesquer circunstancias, que estejaõ dentro do seu conhecimento, sobre o estado da cousa, que pertende segurar; e, como se fosse o Proprietario della, deve praticar as mesmas diligencias, recommendadas no Capitulo, a que me reporto, dos requisitos da Apolice.

Alguns Commissarios, para maior cautela, quando formaõ a sua Nota, ou Minuta para o Seguro, costumaõ incorporar, e offerecer aos Seguradores a sua carta de ordens, para, á vista della, deliberarem-se estes á acceitaçaõ do Seguro; e naõ poderem em tempo algum pretextar reticencia, e occultaçaõ de circunstancias.

Esta prática he excellente; mas naõ basta, para excluir toda a futura opposiçaõ dos Seguradores, se, acontecendo o sinistro, puderem provar que o Commissario sabia, por algum meio, que o Navio, e bens segurados, estavaõ já perdidos ao tempo, em que requereo o Seguro, ou que havia dissimulado alguma circunstancia essencial, que augmentava o risco; e que, se fosse exposta, talvez seria motivo de naõ acceitarem, a preço algum, o Seguro, ou de exigirem maior premio.

Nesta materia he adoptado o principio (como diremos mais extensamente em outro lugar) que corre o Proprietario, e o Commissario, se considera haver huma identidade moral, para o effeito da validade do Seguro; de sorte, que he preciso que ambos estejaõ na mais perfeita boa fé, e ignorancia do estado da cousa segurada, ao tempo do ajuste; aliàs, se qualquer delles soubesse de alguma circunstancia, que alterasse o risco do Segurador, ou que o induzisse fraudulentamente a assentir ao contrario, posto que o outro a ignorasse, seria logo a Apolice originariamente nulla. Por tanto naõ he sufficiente para a firmeza do Seguro, que o Commissario apresente aos Seguradores a carta de ordens, e avisos, que recebeo de seu Commet-

(1) Vid. Heinnec. od Pandect. Lib. 46. Tit. 1. §. 40.

mettente, ou Proprietario dos bens, que se mandaõ segurar; pois, havendo estes escrito em toda a boa fé, he bem possivel, e frequentemente acontece, que o Commissario, ao tempo que vai a executar o Seguro, tenha noticias posteriores do estado dos mesmos bens, e de maiores riscos, que os ditos absolutamente ignorassem; e como os Seguradores tem direito de ser informados destas circunstancias, a omissaõ dellas, por malicia, ou inadvertencia do Commissario, destroe a efficacia da Apolice.

A sexta regra he, que o Commissario naõ deve tomar sobre si o Seguro da cousa, que se lhe manda segurar, salvo consentindo o seu Commettente, ou com ratificaçaõ do mesmo; porque de outro modo, vem, contra a intençaõ deste, a tomar huma obrigaçaõ, que he incomparavel com o seu proprio titulo, e qualidade de mandatario; além disto faz a sua pessoa suspeita aos olhos dos prudentes, e se constitue em circunstancias de ser tentado, no caso de perda total, ou parcial, a oppôr duvidas, e embaraços a seu Commettente, que aliàs seguio a sua fé, e lhe confiou o segredo dos seus negocios, na certeza da prompta indemnizaçaõ, acontecendo o sinistro.

Ainda que o Commissario faça depois segurar a mesma quantia por sua conta com outros Seguradores, sempre subsistem as mesmas razões de suspeita contra a sinceridade, desinteresse, e pureza da sua conducta; e todo o Negociante, que préza a honra, e estimaçaõ publica, deve abster-se de tudo que póde fazer duvidar da sua integridade.

Em qualquer destes casos, a opiniaõ mais conforme á justiça he, que semelhantes Seguros saõ viciosos, e nullos, e que o Commissario, acontecendo a perda, he responsavel a seu Commettente; e o mais que lhe póde ser permittido, he o reter, e deduzir do capital, que se lhe mandou segurar, aquelle premio, que haveria de pagar a outro Segurador, se tivesse cumprido a ordem; bem entendido, que este premio deve ser o menor do curso da Praça, relativo ao tempo, e circunstancias da cousa segurada.

A setima regra he, que o Commissario que requereo o Seguro, ainda que declare na Apolice fazello por conta de outro, e manifeste o nome, naçaõ, e domicilio de seu Commettente, sempre, em todo o caso, fica directamente obrigado a pagar o premio aos Seguradores; de sorte que reputa-se que o Commissario se confunde, e identifica com a pessoa dos seus Commettentes, e que naõ fórma com elles, senaõ huma, e a mesma pessoa a respeito dos Seguradores, contrahindo huma obrigaçaõ tacita, pessoal, e solidaria, como se fosse o verdadeiro Proprietario; e esta se presume ser a virtual, e constante intençaõ das partes.

E como os direitos do Segurador, e Segurado saõ correlativos, e aos olhos da Justiça se consideraõ de condiçaõ igual, por esta causa, acontecendo o sinistro, o Commissario tem direito de diligenciar a salvaçaõ, recobramento, e beneficio dos bens perdidos, ou deteriorados; e, em seu proprio nome, fazer o abandono aos Seguradores, e exigir-lhes a indenizaçaõ; naõ podendo estes recusalla com o pretexto de naõ ser quem a requer o Proprietario dos bens segurados.

Esta

Esta regra favorece muito o Commercio; pois, formando a Commissaõ hum dos principaes ramos delle, e fazendo-se talvez a maior parte dos Seguros pela mediaçaõ dos correspondentes, que os Negociantes tem nas Praças principaes, onde estaõ estabelecidas Companhias de Seguro, e muitas vezes nas estrangeiras, onde os premios saõ mais favoraveis, he evidente o embaraço, que resultaria á circulaçaõ, e ao expediente dos Seguros, em retardarem os Seguradores o pagamento da perda aos Commissarios, verificado o sinistro, ou estes a satisfaçaõ do premio, chegados os bens a salvamento.

He porém de observar, que esta regra he particularissima do contracto do Seguro; pois, segundo os principios ordinarios de Direito Civil, o Procurador, ou Commissario naõ he obrigado em seu proprio nome; e só póde ser constrangido a exhibir o mandato, ou a ratificaçaõ do facto, nada adquirindo para si, nem se obrigando tambem senaõ por conta de outro. (1)

Porém a confiança publica, e a facilidade dos negocios exige, que, nesta materia de Seguros, os Commissarios sejaõ revestidos das acções activas, e passivas de seus Commettentes; e que para a execuçaõ das Apolices naõ haja differença entre aquelle, que trata por seu interesse pessoal, e aquelle, que trata pelo interesse de hum amigo, a quem muitas vezes importa, sem offensa de pessoa alguma, que naõ se divulguem os seus negocios (pois o segredo he a alma do Commercio), e que por isso tem dado ordem para se fazer o Seguro, sem declaraçaõ da sua pessoa. E como igualmente seria detrimentoso aos Seguradores o demandarem aos verdadeiros Preprietarios, ou interessados na cousa segurada, dos quaes aliàs naõ tem conhecimento, nem com elles directamente tratáraõ, sendo isso muitas vezes até impossivel, por estarem ausentes em lugares alongados, e ultramarinos, e até fóra da Naçaõ, por isso he estabelecido o principio, e regra acima exposta, que aquelle, que diligencia o Seguro, he o que fica pessoalmente obrigado ao pagamento do premio; pois a elle unicamente he que o Segurador conhece, tratou, e seguio a fé.

Questiona-se, se tanto o Proprietario, como o Commissario, ficaõ solidariamente obrigados ao pagamento do premio; e se o Segurador tem a escolha de demandar a hum, e a outro, e de executallo a seu arbitrio, quando, excutido hum, naõ ficou o premio satisfeito?

Deve se distinguir, se o Commettente pagou, ou naõ, o premio ao Commissario; se o naõ pagou, o Segurador terá seu regresso, e acçaõ util contra o mesmo Commettente; mas, se este tinha já pago o premio ao mesmo Commissario, o Segurador naõ tem mais, que huma acçaõ directa contra este; visto que, tendo o Commettente pago em boa fé o premio, seria iniquidade, que o pagasse duas vezes: se o Segurador sente nisso detrimento, a si o deve imputar, pois se fiou da pessoa do Commissario.

O

(1) L. 20. ff. *de inst. act.* L. 6. §. 1. ff. *de' nas. gest.* L. 4. Cod. *Quod cum eo.* Vid. Emirig. Cap. V. Sec. 2. e seg.

O que se tem dito do Commissario, se diz igualmente de seu Caixeiro, Agente, ou Preposto, que elle publicamente authoriza na Praça para todas as transacções mercantis de sua casa. Pelo que, se este fizer algum Seguro, o Commissario fica responsavel pelos seus factos, tanto no excesso, como no defeito do cumprimento das ordens do Commettente, segundo as regras geraes de Direito, que fixaõ os limites da Preposiçaõ. (1)

CAPITULO XII.

Da Clausula do Seguro: por conta de quem pertencer.

MUITAS pessoas, naõ querendo declarar, por justos motivos, (2) o verdadeiro Proprietario, ou Interessado no Seguro, podendo ser este o mesmo que o requer, ou outro Nacional, ou Estrangeiro, introduzem nas Apolices a clausula geral: *por conta de quem pertencer: por conta de quem quer que seja.* O effeito desta clausula he, que, acontecendo o sinistro, póde o que requereo a Apolice, exigir dos Seguradores a indemnizaçaõ, logo que mostrar o conhecimento das mercadorias carregadas no Navio, ou Embarcaçaõ, em que se correraõ os riscos, que seja equivalente á somma segurada. E ainda que no conhecimento se declare, que a cousa segura pertence ao proprio que diligenciou a Apolice, naõ podem os Seguradores eximir-se da responsabilidade; porque, sendo os Seguros materia favoravel, naõ ha implicancia, que qualquer faça segurar os seus effeitos pela clausula: *por conta de quem pertencer*, pois, na generalidade desta enunciaçaõ, se comprehende tambem a pessoa que falla; e até se presume, que ella seja a primeira contemplada; porque, na duvida, entende-se, que cada hum tem em vista o seu interesse, primeiro que o alheio.

Porém se os effeitos do conhecimento saõ de conta alheia; os Seguradores saõ responsaveis pela perda, por virtude da sobredita clausula, logo que o Segurado mostrar a ordem do Proprietario para o Seguro, ou ratificaçaõ em tempo opportuno, isto he, antes da certeza, ou ainda simples rumor do sinistro. A prova da ordem, ou ratificaçaõ, se considera legitima a que he feita por documentos mercantis, sem suspeita, sem Cartas de Commercio, Livros de Razaõ, etc.

Esta clausula, ainda que essencialmente simulada, he com tudo, por estilo mercantil, geralmente recebida em todas as Praças; e póde considerar-

(1) Vid. Hein. ad tit. 3. Lib. 14. Digest. *de institutoria actione*. Struwius Syntagma Jur. Exercit. 20. §. 3. e seg.

(2) Baldas. Part. 2. Tit. 6. Emerigon, Cap. 11. Sec. 4. Cap. 12. Sec. 20. Valin Comment. ao art. 3. Ord. Mar. e art. 48.

rar-se legitima; quando a simulaçaõ he innocente, isto he, quando naõ he destinada a encubrir alguma fraude contra os Seguradores, ou contra as Leis do paiz, e Direito publico das Nações; como o seria, se o Proprietario, ou Interessado na cousa segura, fosse pessoa, que pelas Leis do Estado naõ pudesse exercer o Commercio, ou pertencesse a Naçaõ inimiga, ou que estivesse em guerra com outra Potencia; porque nestes casos o Segurador póde com justiça queixar-se da simulaçaõ daquella clausula, que veio a ser em seu prejuizo; e naõ he em consequencia obrigado ao resarcimento do damno.

Aquella clausula foi excogitada, e posta em uso para tres fins.

O primeiro he o evitar-se a controversia do dominio, que os Seguradores tem direito de mover ao Segurado, quando declara fazer o Seguro por conta propria, como acima se notou no Cap. VIII. Como a prova da propriedade da cousa segurada he muitas vezes incommoda, e difficil, naõ repugna que os Seguradores desistaõ do seu direito, acceitando o Seguro com a clausula: *por conta de quem pertencer*, para serem os Segurados isentos da prova de que a cousa segurada lhes pertence.

O segundo fim he o occultarem os Negociantes as suas correspondencias, e negociações, cuja manifestaçaõ nas Apolices poderia fazer abortivos os seus projectos mercantis; pois muitas vezes achaõ-se atravessados por meios obliquos, e indecentes, de outros Negociantes, que procuraõ ou destrahir as correspondencias, ou apoderar-se de algum particular, e desconhecido ramo de commercio, penetrando o segredo do modo, com que he conduzido, ou finalmente diminuir, pela concurrencia, os proveitos das especulações alheias. Como, fazendo-se os Seguros por conta de outros, naõ podem os Seguradores pedir indemnizaçaõ, sem mostrar a carta de ordens do Proprietario da cousa que se segurou, segundo se indicou no Cap. IX., sendo por este modo obrigados a descubrir os Correspondentes, e qualidade dos seus negocios, he visivel cessar este inconveniente, estipulando se expressamente na Apolice a clausula: *por conta de quem pertencer*, que naõ contém injustiça, se naõ he posta com designio fraudulento, e lesivo dos Seguradores; pois, quanto ao interesse destes, nada importa que a propriedade seja do Segurado, ou de outro, sendo de commercio legitimo; porque, ficando o que requer a Apolice immediatamente obrigado a pagar o premio, he claro, que huma vez que se mostre existente a materia do risco no Navio, ou Embarcaçaõ, sobre que se fez o Seguro, sendo o valor dos effeitos correspondente á quantia declarada na Apolice, os Seguradores naõ podem ter razaõ de queixa, salvo mostrando que o risco corrido fora maior do que tiveraõ em vista na occasiaõ do contracto; o que só se verificaria, sendo a propriedade pertencente á pessoa da Naçaõ inimiga, ou que se acha em guerra com outra Potencia, como repetidas vezes se tem acima notado.

O terceiro fim he o encubrir, em tempo de guerra, aos inimigos a propriedade dos effeitos, pertencentes a pessoa de Naçaõ belligerante, carregados em Embarcaçaõ neutra, e debaixo de nome de pessoa neutra.

Os Seguradores, melhor que quaesquer Negociantes, conhecem o significado, applicaçaõ, e fim destas clausulas; e posto que os Segurados naõ declarem o seu designio a este respeito, com razaõ se presume, que os Seguradores bem o entendem, quando, em perigo de guerra, subscrevem as Apolices, em que taes clausulas vaõ insertas; e he de pensar, que requereraõ logo premio equivalente, calculado o maior risco, a que ficáraõ expostos. Por cuja causa, acontecendo o sinistro, naõ lhes he permittido recusar a indemnidade, ainda que offereçaõ provar, que os effeitos segurados pertenciaõ aos subditos de Potencia belligerante; porque naõ podem objectar fraude aos Segurados, pretextando occultaçaõ de huma circunstancia, que elles mesmos Seguradores naõ podiaõ ignorar, e que he virtualmente subentendida; visto que, em senso mercantil, o effeito daquellas clausulas equivale a expresso pacto de renuncia da declaraçaõ da pessoa, a quem pertence a propriedade segura; com tanto que naõ seja de inimigo da Naçaõ, com a qual em estado de guerra saõ prohibidas todas as relações commerciantes, e politicas. O bem da humanidade, e o geral interesse das Nações pacificas, justifica, e faz necessaria a connivencia do Governo em permittir, por virtude daquella clausula, os Seguros de effeitos estrangeiros, e neutros, posto que sujeitos ao perigo de prezas; pois por este modo se facilita a circulaçaõ do Commercio Nacional, diminuindo-se de alguma maneira os detrimentos, e calamidades que a guerra produz.

Na Italia he recebida esta doutrina como firme, e incontrovertivel, e assim se tem julgado nos seus Consulados, e Tribunaes de Commercio, fundando-se os Juizes em huma prática mercantil, que attestáraõ muitos Negociantes de Liorne, Genova, e Veneza. (1)

C A-

(1) Baldas. Part. 2. supra citad. Tit. 5. parag. 18. e seg.

CAPITULO XIII.

Do Seguro por Corretores.

O Estabelecimento dos Corretores authorizados pelo Governo nas Praças principaes da Europa, para dirigirem, como medianeiros, os contractos entre Negociantes, (1) he huma das Instituições mais uteis ao Commercio, que se tem adoptado para beneficio reciproco dos Nacionaes, e Estrangeiros, pela facilidade, acerto, e segurança, com que se póde fazer por este expediente todo o tráfico, e circulaçaõ mercantil. Ainda que resulte algum gravame pelo premio, que a taes pessoas se deve pagar, de sua commissaõ, e trabalho, com tudo elle he mais que compensado na vantagem dos preços, bondade, e firmeza do negocio, em que intervem, (quando saõ dotados de qualidades necessarias): o que naõ he taõ facil conseguir sem a sua mediaçaõ; pois, convindo ao Officio de Corretores, ou Proxonétas, terem mais conhecimentos especulativos, e práticos das operações do Commercio, e bem assim das occasiões favoraveis dos valores, e lucros dos effeitos, regulados pela concurrencia, e mais causas que influem no preço de todos os objectos das transacções da Praça, o qual ora he estacionario, ora progressivo, e muitas vezes retrogado, sendo susceptivel de variações repentinas, que, por circunstancias efemeras, exaltaõ, ou abatem a esperança dos especuladores; sendo além disto frequente, e talvez ordinario, o prevalecer-se qualquer da inexperiencia, e sinceridade do outro para tirar o maior interesse possivel em alguma avença, quando esta naõ he fiscalizada pela presença, e zelo de testemunha fiel; he por isso evidente o quanto seja util o ministerio dos ditos Corretores, a fim de supprirem com a sua intelligencia, e boa fé a desigualdade dos ajustes, conciliando, por accommodamento convinhavel, o interesse de ambas as partes, equilibrando, quanto he possivel, com exacta imparcialidade, a condiçaõ, e vantagens de hum, e de outro; e deixando finalmente em seus Livros hum monumento authentico, para a todo o tempo constar dos termos, e integridade, com que se ultimou o tracto.

Ainda que pelos Alvarás de 22 de Novembro de 1684, 29 de Outubro de 1688, 28 de Outubro de 1718, e 19 de Abril de 1728, que vem na Collecçaõ I. da Ordenaçaõ do Reino Liv. III. Tit. LIX., fosse estabelecido naõ se poderem celebrar válidamente os Seguros sem a mediaçaõ dos Corretores da Praça, e até se impuzessem pela contravençaõ as penas de perdimento

E ii da

(1) Baldas. Part. 1 Tit. 5. Beawes lex Mercat. pag. 264. Emirig. Cap. VI. Sec. 7. e Cap. V. Sect. 10. Stracc de Proxenetis. Weskett v. *Broker.*

da quantia segurada, e de degredo, com tudo, em facto, este rigor tem cahido em desuso, sendo bem notorio, que a maior parte dos Seguros, principalmente de Negociantes Nacionaes, se faz independente daquella solemnidade. Com tudo, naõ se póde desconvir, que, sendo o ministerio dos Corretores exercido por caracteres proprios para funçaõ desta confiança, e consequencia, he inestimavel o beneficio que delle resulta aos Segurados, como acima se notou; mas parece tambem conveniente ao publico, que isto se deixe ao arbitrio das partes; porque a experiencia mostra, que onde se involvem interesses dos particulares, toda a direcçaõ coactiva opéra effeito contrario á intençaõ do Legislador, e multiplica as difficuldades no expediente do Commercio, em lugar de promover, e dar actividade ás emprezas dos especuladores cordatos. (1)

Muitos, e graves tem sido os abusos praticados pelos Corretores na sua meditaçaõ para os Seguros, e outras transacções mercantis. (2) Naõ obstante os Regulamentos de Marinha de varias Praças, que lhe prohibem tomarem a si os Seguros das partes, que delles se confiaõ na boa fé da presumida integridade, e desintersse, como o dicta a boa razaõ, e he expresso nas Ordenanças de Marinha de França Art. 68., ao contrario carregaõ-se, em seu proveito, dos Seguros, que se lhes recommendaõ, debaixo do usual artificio de nomes emprestados, ou *testas de ferro*, que entraõ no colloio, e que, no caso do sinistro, naõ tem fundos, nem crédito para responderem pela perda. He facil de vêr quanto a boa ordem do Commercio se interessa na suppressaõ de taes perfidias.

CA-

(1) Vid. Alvará de 11. de Agosto de 1791, que excita a observancia dos direitos dos Corretores dos Seguros.

(2) Emerig. Cap. 2. Sect. 4. §. 3. e seg.

CAPITULO XIV.

Da declaraçaõ do Navio.

HE necessario na Apolice, sendo possivel, a declaraçaõ do nome, qualidade, e circunstancias da Embarcaçaõ, (1) sobre que se pertende correr os riscos; a fim de poderem os Seguradores informar-se da bondade, e estado da mesma, e calcularem em consequencia os seus interesses, ou no regulamento do premio, ou na rejeiçaõ do contracto. Por tanto, quer o Seguro vêr-se directamente sobre o caso, e apparelhos da Embarcaçaõ, como objecto primario, quer sobre os bens nelle conteudos, faz-se, por via de regra, indispensavel declarar-se na Apolice, se tal Embarcaçaõ he hum Navio, ou Curveta, Bergantim, Hyate, Sumaca, etc. pois he evidente, que de qualidade, grandeza, solidez, e força do Navio depende o conceito, que os Seguradores fórmaõ do risco, á que tem de expôr-se, sendo incontestavel, que hum grande Navio he menos sujeito aos perigos de mar, do que hum pequeno; hum bem apparelhado, do que outro que o naõ he; hum construido de boas madeiras, do que o formado de inferiores; hum que leva peças, e petrechos de guerra, do que o destituido destas forças; hum de numerosa equipagem, do que outro de menor. Importa além disto fixar-se por este modo a identidade do Navio, ou Embarcaçaõ; para que naõ fique em poder do Segurado o fraudar ao Segurador, subrogando, a seu arbitrio, hum Navio a outro, ou aggravando os riscos, que este naõ cogitou ao tempo da assignatura da Apolice, ou insidiosamente exigindo a indemnizaçaõ pela perda do Navio, que realmente naõ fosse o em que se haviaõ carregado os effeitos.

As Ordenanças da Marinha da Imperatriz da Russia Catharina II. saõ nesta parte as mais exactas, como se vê dos paragrafos 183, e 184 seguintes.

,, Quando se faz segurar pela Companhia de Seguro algum Navio, Em-
,, barcaçaõ, Mercadoria, ou Carregaçaõ, ou outros effeitos, o Segurado
,, he obrigado a fazer huma Declaraçaõ verdadeira, fiel, exacta, e circuns-
,, tanciada do dito Navio, Embarcaçaõ, Mercadoria, Carregaçaõ, ou outros
,, effeitos, que faz segurar. ,,

,, Esta declaraçaõ, verdadeira, fiel, exacta, e circunstanciada do es-
,, tado do Navio, Embarcaçaõ, Mercadoria, etc. se fará na ordem seguinte:
,, 1.º Que idade tem o Navio, ou Embarcaçaõ: 2.º O lugar onde foi cons-
,, truido, e o em que tem sido esquipado: 3.º De que madeira he cons-
,, trui-

(1) Emerig. Cap. 6. Baldas. Part. 2. Tit. 2. e 3.

,, truido, ou concertado: 4.º Se está bem calafetado, se naõ faz agua: 5.º Se ,, o Navio, ou Embarcaçaõ he bem provido de mastros, vergas, cordages, ,, vélas, ancoras, cabos, e todos os outros apparelhos, e pertenças neces- ,, sarias para a viagem projectada: 6.º Qual he o lugar onde está o Navio ao ,, tempo do Seguro: 7.º Qual he o lugar do seu destino: 8. A que pórtos ,, deve abordar: 9.º Em que tempo do anno deve partir, e qualquer outra ,, circunstancia relativa á viagem do dito Navio.,,

Quando o Segurado commette, por inadvertencia, e simples falta de exacçaõ, erro de nome na declaraçaõ do Navio, com tudo, o Seguro subsiste, se consta da identidade deste Navio, ou Embarcaçaõ, isto he, se se mostra por provas relevantes: 1.º Que o Navio designado na Apolice era o proprio que o Segurador tinha em vista, em que verdadeiramente se corrêraõ os riscos do casco, ou carregaçaõ segurada: 2.º Se o em que se corrêraõ os riscos, era melhor que o nomeado, ou ao menos equivalente na estructura, força, e actividade de navegar (que saõ as qualidades substanciaes ligadas com o interesse dos Seguradores, e que podem motivar a acceitaçaõ, ou recusaçaõ do contracto); e o erro, ou equivocaçaõ do Segurado só recahe na denominaçaõ accidental da mesma estructura. Nestes dous casos he evidente, que, acontecendo o sinistro, naõ podem os Seguradores ser desobrigados da responsabilidade, visto que naõ tem justa razaõ de queixarem-se de se lher ter, contra a sua intençaõ, e vontade, aggravado aos riscos da viagem segurada. O que ainda mais tem lugar, se o Navio, em que se corrêraõ os riscos, era de superior qualidade do enunciado na Apolice; porque, nesta hypothese, naõ sendo offendido, antes melhorado o interesse dos Seguradores, tem applicaçaõ as regras do Direito, que o *erro do nome naõ prejudica, quando consta da cousa; e que a erronea indicaçaõ naõ vicia a substancia do facto.*

Pelo que, se v. g. se faz o Seguro, denominando-se a Embarcaçaõ hum *Bergantim*, e na realidade o em que se corriaõ os riscos era huma *Sumaca*, porém de igual, ou ainda maior força do que os Bergantins ordinarios, he inquistionavel a validade do contracto; pois o objecto da Apolice vem a ser substancialmente identico, e apenas diversifica em huma accidental denominaçaõ, que he absolutamente different e, e insignificante para o exito da navegaçaõ, e interesse dos Seguradores.

Semelhantemente, se se fazem varios Seguros sobre o mesmo Navio, porém debaixo de diversos nomes, por innocente erro do Segurado, v. g. hum Seguro feito, declarando-se na Apolice ser o nome do Navio o *Leaõ feliz*; outro Seguro he feito com a declaraçaõ simplesmente do nome de, o *Leaõ*, e outro com o nome *o Feliz*; se este Navio sinistrou, os Seguradores naõ podem recusar o pagamento, com o pretexto de se naõ ter feito exacta declaraçaõ do nome, com tanto que haja prova da identidade do Navio.

A prova desta identidade se considera relevante, quando se mostra: 1.º Que o Capitaõ, Officiaes, e Equipagem eraõ os mesmos: 2.º Que tambem o era a carregaçaõ: 3.º Que o Navio sahira do mesmo porto, em igual tem-

tempo, e para a mesma viagem, e destino: 4.º Que tem a identica origem, qualidade, dominio, e outras circunstancias conspirantes a verificar a certeza do objecto.

Mas se tal identidade naõ póde verificar-se de modo concludente, e de facto, se declare na Apolice ter sido feito o Seguro sobre hum Navio determinado, e que a carregaçaõ foi posta, e transportada em Navio distincto, neste caso, se o Segurado praticou isto por malicia para prejudicar os Seguradores, o Seguro he nullo pela fraude; se o fez deliberadamente, posto que sem designio fraudulento, por querer mudar, antes de principiar a viagem, o plano da sua especulaçaõ mercantil, he igualmente nullo pela arbitraria mudança, feita sem consentimento dos Seguradores: se finalmente obrou por simples engano, e equivocaçaõ de nome, he tambem nullo; porque nestas circunstancias o erro vem a recahir sobre objecto substancial, que muito varia o risco dos Seguradores; que por isso, em caso de sinistro, sendo demandados para indemnizaçaõ, justamente se defendem, allegando, que só tiveraõ intençaõ de correr os riscos no especifico Navio nomeado na Apolice, e naõ em outro diverso, em que foraõ carregados os effeitos seguros.

Por exemplo: pretendendo alguem segurar sobre o Navio *Alcides*, e havendo para esse fim carregado seus effeitos, com tudo, por equivocaçaõ de nome, e contra a sua intençaõ, declara na Apolice fazer o Seguro sobre o Navio *Invencivel*, aliàs distincto daquel'outro: neste caso a Apolice he nulla, e os Seguradores, quando sinistrassem ambos os Navios, naõ podiaõ ser constrangidos a pagar cousa alguma; porque, perdendo-se o *Alcides*, em que estavaõ os effeitos, podem dizer, que só tomáraõ o Seguro sobre o *Invencivel*, nomeado na Apolice; e perdendo-se este, assiste-lhes direito para oppôrem, que em tal Navio naõ haviaõ sido carregados os effeitos, que eraõ o objecto do Seguro, e que, por tanto, faltava a materia, e fundamento do contracto; sendo absurdo pretender o Segurado ser indemnizado do damno acontecido a semelhante Navio, quando aliàs ahi nada perdéra. (1)

Quando as enunciações tendentes a especificar a qualidade do Navio saõ accidentes, isto he, naõ pertencem aos requisitos substanciaes, que constituem hum Navio, ou Embarcaçaõ propria para a Navegaçaõ, ou os distinguem quanto á sua estructura, e velejaçaõ, mas concorrem para augmentar, ou diminuir a idéa do risco, ellas devem ser declaradas na Apolice; como v. g. se o Navio, ou Embarcaçaõ he hum Corsario: pois he evidente, que hum Navio desta natureza procura os perigos em lugar de evitallos.

CA-

(1) Vid. Part. 2. Cap. 12. do *Storno*.

CAPITULO XV.

Do Seguro feito sobre differentes Navios nomeados na Apolice.

O Segurado póde, em huma só Apolice, fazer o Seguro de effeitos, ou valores distribuidos em varios Navios, que bem quizer, (1) designando o nome, e qualidade dos mesmos Navios, *conjuncta*, ou *alternativamente.* Se alguem segura, v. g. o valor de 10ꝯ cruzados no Navio *Thetis*, *Triton*, *Alcides*, esta designaçaõ de Navios he *conjuncta*; se porém segura sobre *Thetis*, ou *Triton*, ou *Alcides*, esta designaçaõ he *alternativa*, e tem effeitos distinctos.

Na designaçaõ conjuncta he livre ao Segurado declarar, ou naõ, a quantia que pretende segurar em cada Navio; se a declara, o Segurador, no caso de perder-se algum destes Navios individualmente nomeados, só he obrigado a pagar a importancia que o Segurado destinou, e fixou na Apolice para o mesmo Navio, posto que ahi carregasse maior quantidade: se a naõ declara, o Segurador responde pelo real valor da carga, e importancia de que correo os riscos em tal Navio, com tanto que o Segurado mostre, que tambem distribuira outros valores pelos mais Navios.

Porém se o mesmo Segurado, em lugar de fazer distribuiçaõ dos ditos effeitos, e valores, proporcionalmente ao número dos Navios nomeados, accumula a totalidade delles em hum só, e este se perde, deve-se distinguir, se taxou, ou naõ, para cada Navio quantidade certa. Se taxou, o Segurador só responde por esta quantidade, nos termos do seu ajuste; se naõ taxou, só ha direito de se requerer a indemnizaçaõ da perda, quanto á somma parcial correspondente a cada Navio, como se tivesse sido feita distribuiçaõ igual de carga, e quantia segurada por todos elles; pois esta he a presumida intençaõ das partes. Em hum, e outro caso o Segurador deve retornar o premio do excesso da quantia, que naõ ficou por sua conta. E ainda que os mais Navios tambem se perdessem, com tudo a sua sorte he indifferente aos Seguradores; porque o Seguro feito sobre elles vem a ser caduco, e frustratorio, por falta da carregaçaõ real, e effectiva, que he o alimento do risco, e o titulo, por que os Seguradores tem direito de pedir indemnidade.

Na designaçaõ alternativa dos Navios nomeados pela clausula *em tal ou tal*, póde o Segurado ou distribuir a carga por elles, nas proporções que quizer, ou carregalla toda em hum só Navio, e naõ obstante isso subsiste o Seguro; pois, em virtude daquella clausula, fica o risco consolidado no Navio que eleger, e a obrigaçaõ alternativa se converte em individual, e solidaria.

Póde-se nas Apolices inserir a clausula de se poder no curso da viagem

car-

carregar os effeitos segurados em hum, ou mais Navios differentes dos nomeados na Apolice.

Se hum Negociante destina distribuir as suas mercadorias por diversos Navios, e com esta declaraçaõ faz o Seguro dellas com clausula de principiarem os riscos por conta do Segurador desde o transporte das mesmas nos barcos, em que se costumaõ levar os effeitos para bordo dos Navios, he questaõ, se, carregando-se todas as mercadorias em hum só barco, e perdendo-se este, o Segurador he obrigado a perda total? Guidon de la Mer Capitulo XIII. Tom. I. sustenta que naõ; pois o Segurado naõ tem direito de aggravar a condiçaõ do Segurador, reunindo em hum só barco os riscos de toda a carregaçaõ, quando, segundo o contracto, deviaõ ser divididos; porém o célebre Valin, commentando o Artigo XXXII. das Ordenanças de Marinha de França Titulo *dos Seguros*, decide o contrario, affirmando que, naõ obstante aquelle pacto, o Segurado naõ he obrigado a dividir em diversos barcos as mercadorias seguradas, proporcionalmente aos Navios, para que saõ destinados; pois a divisaõ declarada na Apolice só diz respeito aos mesmos Navios, e naõ aos barcos conductores. Emerigon conforma-se a este parecer.

CAPITULO XVI.

Da Clausula : Em qualquer Navio, ou Navios.

AINDA que acima se estabeleceo a regra de ser necessaria a declaraçaõ do nome, e qualidade do Navio na Apolice, sendo possivel, com tudo, o expediente do Commercio exige que esta regra se limite nos casos em que o Segurado, tendo os fundos em poder de seus Correspondentes em Praças estrangeiras, e Paizes remotos, como Asia, Africa, America, (1) e havendo dado ordem para remessa, e retorno delles, ignora com tudo o Navio, em que lhe hajaõ de ser carregados effeitos por sua conta; ou ainda que tenha sobre isso avisos, com tudo naõ sabe que resoluções possaõ os ditos Correspondentes tomar a respeito do Navio, tempo de sahida, e quantidade de carga, por circunstancias que occorraõ, e de que naõ seja possivel receber as informações em tempo.

Para se prevenirem os inconvenientes desta incerteza, se tem introduzido omittir-se nas Apolices, naquelle caso, a declaraçaõ do específico Navio, em que o Segurador deva correr os riscos, e fazer se a nomeaçaõ pela generalidade da clausula: *em qualquer, ou quaesquer Navios: em hum, ou mais Navios*, ou outras enunciações semelhantes; porém, a fim de se preca-

(1) Emerig. Cap. 6. Sect. 4.

verem as fraudes, he indispensavel que o Segurado declare a pessoa, a quem vem consignados os effeitos, ou mostre que foraõ navegados por sua conta, posto que dirigidos nominalmente a outro, especificando todavia a parte do mundo, Continente, ou Ilhas, onde devaõ ser carregados os mesmos effeitos (tal he a disposiçaõ das Ord. Marin. de França Art. IV.) As Leis de Marinha da Prusisa requerem demais, que o Segurado, logo que tiver aviso da carregaçaõ, e expediçaõ do Navio, vindo daquellas partes, o faça notificar aos Seguradores; precauçaõ sem duvida muito acertada, e indispensavel.

Póde-se tambem fazer o Seguro, declarando-se na Apolice o nome, e qualidade individual do Navio, ou Navios, em que se pretende correr a ventura, accrescentando-se por cautéla a clausula: *ou em qualquer outro.*

Póde-se tambem fazer a nomeaçaõ do Navio debaixo da clausula: *pelos primeiros Navios, que sahirem de tal porto, ou tal parte do mundo, em hum tempo fixo* na Apolice. Se houve carregaçaõ effectiva em taes Navios, o Segurador responde pelos damnos; senaõ houve, storna-se o Seguro, e o Segurador restitue o premio, deduzindo meio por meio pela sua assignatura. (1)

CAPITULO XVII.

Da declaraçaõ do nome do Capitaõ.

POr geral uso mercantil he necessario declarar-se na Apolice o nome do Capitaõ, ou Mestre do Navio, sobre que se faz o Seguro, (2) seja por nomeaçaõ especifica, seja por huma designaçaõ generica em virtude da clausula: *ou outro por elle.* Este uso he racionavel; porque, dependendo em boa parte a direcçaõ, e felicidade das viagens da habilidade dos Capitães, ou Mestres, sendo o interesse, e fortuna dos Seguradores entregue á destreza, e caracter de taes pessoas, he evidente que á porporçaõ do conceito, que se fórma na Praça, da sua pericia, probidade, prudencia, e córagem nautica, assim no espirito dos mesmos Seguradores se augmenta, ou diminue a idéa do perigo da viagem segurada, para se resolverem a excluir o Seguro, ou regular o premio. Além de que, a especificaçaõ do nome do Capitaõ contribue para se denominar, em caso de duvida, a identidade do Navio, podendo acontecer haverem outros Navios da mesma denominaçaõ, que facilmente se distinguem pelas differenças dos respectivos Capitães.

He certo que nas grandes Praças de Commercio, os Seguradores, de ordinario, recebem sem repugnancia quaesquer Seguros, sem attenderem no

(1) Vid. Part. 2. Cap. 12. e 13. do *Storno*, e *Retorno do premio.*

(2) Emerig. Cap. 7. Ord. Marin. Art. 3. Baldas. Part. 1. Tit. 4. Wesket. v. *Mas ters.*

no calculo de premio á qualidade do Capitaõ, e consideraõ esta circunstancia como indifferente ao risco, na supposiçaõ de terem quaesquer Capitães, ou Mestres de Navios, e Embarcações, aquella idoneidade, que os constitue proprios para fazerem, segundo a arte, e viagem segurada; e por isso as Apolices de Inglaterra costumaõ ter a clausula: *Whosoe ver else shall go for master in the said ship*, qualquer que for o Capitaõ, ou Mestre do dito Navio.

Com tudo, huma vez que na Apolice se designa o especifico nome do Capitaõ, ou Mestre, se depois, acontecendo o sinistro, se mostra que o Capitaõ do Navio era na realidade differente do que fora alli nomeado, o Seguro he nullo, porque ao Segurado naõ he licito variar, nem ainda em hum apice, dos termos do contracto, sem consentimento dos Seguradores: muito mais quando a variedade recahe sobre hum objecto, que influe no risco dos mesmos, como he sem duvida a mudança do Capitaõ do Navio; podendo elles, em tal caso, dizer com razaõ, que naõ se haviaõ prestado ao Seguro, senaõ pela confiança na habilidade do Capitaõ nomeado.

Havendo erro na declaraçaõ do nome do Capitaõ, o Seguro naõ se annulla, sendo o erro accidental, sem designio de se fraudar aos Seguradores, e constar da identidade do Navio, e Capitaõ, que ambas as partes tinhaõ em vista na occasiaõ do contracto.

Em tempo de guerra he tambem necessario que se declare na Apolice a Naçaõ do Capitaõ; porque esta circunstancia he muito essencial, visto que augmenta o risco dos Seguradores; pois sendo visitado o Navio, e pertencendo o Capitaõ á Naçaõ de Potencia inimiga, ha grande perigo de preza, por se dar com isso suspeita de naõ ser o Navio, e sua carga propriedade neutral.

CAPITULO XVIII.

Da Clausula do Capitaõ: ou quem por elle.

COMO a declaraçaõ do especifico nome do Capitaõ na Apolice tem sido muitas vezes maioria de disputas dos Seguradores, (1) e, segundo o rigor da Jurisprudencia dos Seguros, toda a variaçaõ no contracto, ainda sem fraude, ou culpa do Segurado, altera, e dissolve os vinculos da obrigaçaõ preexistente, introduzio-se na partica dos Seguros hum modo generico de nomear-se o Capitaõ do Navio pela clausula: *ou quem por elle*, ou outra semelhante. Esta clausula he muito saudavel, porque previne os inconvenientes da designaçaõ individual da pessoa do mesmo Capitaõ, que em muitas occasiões he impossi-

(1) Emerig. Cap. 7. Sect. 1.

sivel fazer-se, e que em outras póde muito prejudicar aos Segurados carregadores, quer a carregaçaõ se faça no lugar do Seguro, quer em porto distante, por sua conta, e ordem; pois no primeiro caso, o Segurado, tendo feito o seu Seguro, declarando o Capitaõ, que era do Navio a esse tempo, póde com tudo ignorar, se o Proprietario, Fretador, ou Consignatario do Navio mudou depois o mesmo Capitaõ; e permanecendo nesta boa fé, naõ se precaucionar com refórma da Apolice, quanto á variaçaõ desta circunstancia, e ficar por isso exposto a perder por facto alheio o fructo do seu contracto: no segundo caso, he bem possivel, e muito usual, que esperando de seus Correspondentes remessas de portos distantes, segundo os avisos, e ordens, igualmente ignore em que Navios lhe viráõ, e quaes sejaõ os respectivos Capitães.

Por esta causa toda a pessoa prudente deve inserir na Apolice a dita clausula do Capitaõ: *ou quem por elle*, ainda que lhes saiba o nome, e tenha a certeza que o Navio, em que se corre o risco, seguirá viagem, debaixo do seu commando.

CAPITULO XIX.

Da declaraçaõ na Apolice da importancia segurada.

HE evidente a necessidade de se declarar na Apolice a quantia em que importa a cousa segurada, quer se requeira o Seguro de mercadorias, quer de Navio, e seus apparelhos, ou outros objectos seguraveis, que se explicaráõ nos Capitulos seguintes. (1) A razaõ he: 1.º Porque toda a obrigaçaõ deve ter hum objecto certo; e importa ao Segurador saber a quantidade, pela qual tem de responder no caso de sinistro: 2.º Porque da quantidade de tal importancia tambem depende a facilidade, ou difficuldade de receber o Segurador sobre si o risco da cousa alheia; pois quando a quantia, de que se pede o Seguro, he tenue, o Segurador se abalança, com menos repugnancia, a correr os hasares da navegaçaõ; se ao contrario he grande, e se requer o Seguro sobre hum só Navio, tendo o Segurador já tomado nelle, ou outros Navios, mais seguros, que se achaõ pendentes, a resoluçaõ de se carregar de novos riscos, he materia de maior deliberaçaõ, e conselho.

Nesta materia a regra fundamental he, que a quantia segurada deve corresponder ao *real*, e *justo* valor da cousa exposta aos perigos maritimos, aliàs o Seguro naõ subsiste.

Diz-se *real*, e *justo* valor, porque he necessario que estes dous requi-

---

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 3. 4. e 5. Baldas. Part. 4. Tit. 1. 2. 3. e 4. Millar. pag. 223. e seg.

quisitos cumulativamente concorraõ, para que a Apolice seja válida, e produza obrigaçaõ civil.

Deve ser *real* o valor; porque se elle he simulado, e inexistente, isto he, se o Segurado naõ tinha no Navio, ou Embarcaçaõ, sobre que o Segurador considerava correr o risco, cousa alguma sua, ou interesse proprio, legitimo, preexistente ao tempo do contracto, e que tivesse sido exposto aos perigos da navegaçaõ, o Seguro caduca, por faltar o fundamento, ou materia essencial da obrigaçaõ; pois o nada naõ se segura, e ninguem póde pedir indemnizaçaõ do que naõ arriscou, nem perdeo, que já estivesse fysicamente incorporado ao seu patrimonio. Daqui vem, que em rigor de justiça, naõ se considera interesse seguravel o lucro esperado de qualquer especulaçaõ mercantil, por ser hum objecto puramente imaginario, e muitas vezes quimerico, e impossivel de realizar-se.

Deve ser *justo* o valor; pois ainda que o Segurado tivesse alguma cousa, e real interesse no Navio, ou Embarcaçaõ, em que se corrêraõ os riscos, com tudo, se essa cousa, ou interesse, tinha sido designada na Apolice em maior importancia do que na realidade valia ao tempo ou da carregaçaõ, ou do principio dos riscos, este excesso de valor vem a ser nominal, exaggerado, e ficticio; e naõ póde ser objecto de Seguro propriamente dito, antes fica logo a Apolice sem effeito na parte daquelle excesso; pois seria evidente a injustiça, ou, para melhor dizer, a usurpaçaõ do alheio, pretender o Segurado ser indemnizado de maior importancia, do que verdadeiramente houvesse perdido, e viria a tirar lucro do damno alheio, e ter ainda maior proveito no sinistro, do que em chegar o Navio a salvamento: o que he manifestamente contra a natureza, e essencia do Seguro, que naõ he hum meio de adquirir, mas simplesmente de evitar o damno, e perda positiva do capital arriscado.

He sobre todos taõ sagrado, e de particular natureza o contracto do Seguro, (1) que naõ tolera a menor sombra de engano, e má fé. Na compra, e venda he licito ás partes contrahentes tirar a vantagem possivel de seu ajuste, fazendo cada hum a sua condiçaõ melhor, por hum consentimento livre, e reciproco, com tanto que naõ haja falsidade, e dólo; de sorte que a fixaçaõ do preço depende da facilidade, e da condescendencia daquelle, que tem maior interesse em concluir o mercado. Por tanto, este contracto soffre que as partes avaliem as cousas, que saõ objecto de venda, em maior preço, do que na realidade teria na estimaçaõ geral; e subsiste o tracto em rigor civil, se a lesaõ naõ excede á metade do justo preço.

Porém este espirito de sagacidade, e industria, que se tolera na compra, e venda, e que he hum meio de adquirir, he sevéramente repellido no Seguro, que naõ he mais que hum contracto de indemnidade, ou precauçaõ para naõ perder.

Antigamente em alguns paizes, principalmente na Italia, como mais exten-

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 1. e 2.

tensamente diremos na Segunda Parte, Capitulo V. era indifferente á validade do Seguro ser, ou naõ, a importancia declarada na Apolice excedente ao real, e justo valor da cousa segurada; porque alli eraõ frequentados os Seguros impropriamente ditos, que se faziaõ *por modo de aposta.* Porém as Naçóes as mais illuminadas tem presentemente proscripto semelhante abuso, que servia de cuberta a abominaveis malfeitorias; pois a experiencia mostrou, que algumas pessoas mal intencionadas, fazendo Seguros de grandes sommas sobre Navios, naõ tendo nelles real interesse, ou tendo o muito limitado, se colloiavaõ com os Capitães, e gente do mar, a fim de os encalhar, queimar, e perder; e depois vinhaõ requerer a importancia segurada, tirando lucro do seu delicto; o que a Justiça naõ póde já mais authorizar.

Outros ha (e isto he frequentissimo em muitas Praças) que, sem designio algum fraudulento, porém com immoderada cubiça de ganho, fazem os Seguros, dando ás cousas seguradas huma importancia muito excedente ao seu real valor, incluindo o premio, e premio dos premios, e até os imaginarios proveitos esperados da sua especulaçaõ; calculando tudo de sorte, que, no caso de sinistro, vem naõ só a indemnizar-se do seu verdadeiro capital, senaõ tambem a adquirir o que em commercio regular, e ainda em circunstancias vantajosas, naõ se poderiaõ prometter, ou esperar. Pelo que vinhaõ a ter commodo da calamidade dos Seguradores, e serem mais afortunados com a perda, do que com a salvaçaõ do Navio, em que se corriaõ os riscos; o que he sem duvida muito odioso, e injusto.

As Ordenanças da Marinha de França, para prevenirem taes abusos, estabelecem em primeiro lugar no Artigo XVIII., e XIX., que os carregadores dos effeitos segurados correráõ o risco da decima parte do real valor dos mesmos effeitos, se na Apolice naõ ha declaraçaõ expressa de que se pretende segurar o total; e que se os carregadores estiverem no Navio, em que estaõ embarcados, ou forem os proprietarios delle, seráõ obrigados a correr os riscos dessa decima parte, ainda que aliàs declarem que seguraõ todo o interesse. Em segundo lugar nos Artigos XXII., e LV. prohibem o fazer segurar, ou resegurar dolosamente effeitos em mais do seu valor, por huma ou mais Apolices, sob pena de nullidade do Seguro, e de confiscaçaõ das mercadorias, e de ser o Segurado punido exemplarmente, se requeresse aos Seguradores as sommas seguradas além do dito verdadeiro valor.

Esta pena de nullidade he modificada no Artigo XXIII., no caso de que se ache huma, ou mais Apolices feitas sem fraude, em que a importancia enunciada exceda o valor dos effeitos seguros; determinando-se, que subsista o contracto até a concurrencia da real estimaçaõ dos mesmos effeitos, ficando os Seguradores, no caso de perda, obrigados a responder, cada hum á proporçaõ das sommas por elles seguradas, e até de retornarem o premio excedente ao real valor de taes effeitos, á reserva do meio por cento, que sempre lhes he devido pela sua assignatura.

Nos Artigos XXIV., e XXV. determina-se, que havendo muitas Apo-

li-

lices feitas sem fraude, se a primeira corresponder ao valor dos effeitos segurados, ella subsistirá unicamente, e as outras caducaráõ, e os Seguradores restituiráõ o premio, que tiverem recebido, á reserva do dito meio por cento; e no caso que essa primeira naõ suba ao valor dos effeitos, os Seguradores da segunda responderáõ pelo excesso; e tendo-se carregado effeitos de valor sufficiente para encher todos os Seguros, devem estes ser considerados como feitos por huma, e a mesma Apolice; e havendo perda, todos os Seguradores a supportaráõ conjunctamente.

Ordinariamente se entende por preço a *expressaõ do valor de qualquer cousa por alguma medida commum de moeda, ou outro equivalente*, como os metaes preciosos, principalmente o ouro, e a prata, que saõ pelo seu pezo, incorruptibilidade, e outros dotes naturaes, de grande uso, e facilidade para o Commercio, sendo elles por isso considerados os representantes de todos os valores; porém, segundo as theorias do célebre Author das riquezas das Nações, he necessario corrigir este erro, e illusaõ vulgar. Pois na realidade a representaçaõ dos valores he reciproca a todas as cousas, e naõ hum privilegio exclusivo dos metaes cunhados, ou em barra; porque, naõ obstante o valor nominal da moeda, dado pelo Soberano do respectivo territorio, os metaes augmentaõ, ou diminuem de valor, como todos os outros generos, segundo as circunstancias do Commercio; e tanto v. g. huma caixa de assucar representa cem mil reis em dinheiro, como esta quantia representa aquella caixa, seja a mesma quantia em dinheiro, letra, fazenda, ou ainda algum serviço de igual estimaçaõ.

Valor, importancia, e preço saõ termos substancialmente synonymos; e quando se trata de trafico, e circulaçaõ mercantil, significaõ a estimaçaõ que se dá aos effeitos giraveis, á proporçaõ da sua utilidade, raridade, concurrencia de compradores, e vendedores, facilidade de consumo, e exportaçaõ. Estas quatro condições entraõ copulativamente, como requisitos essenciaes, na composiçaõ do preço de todos os objectos de commercio.

O que decide porém do preço, e valor venal de alguma cousa, para dizer-se que he civilmente justo, naõ he a affeiçaõ indefinida, e arbitraria, que lhe daõ o vendedor, e comprador, nem ainda a utilidade, que estes possaõ tirar da mesma pela sua particular industria, mas sim a commum, e geral estimaçaõ, que della se faz, ao tempo do contracto, no lugar em que existe. He principio de Direito Civil, adoptado na Ordenaçaõ do Reino Liv IV. Tit. XIII.

Pelo que, o preço do custo naõ he a regra do verdadeiro valor das cousas; porque o comprador, ou vendedor podia comprar, ou vender caro, ou barato, tirando vantagem (como ordinariamente acontece) da inexperiencia, necessidade, ou capricho daquelle, que mostrou ter interesse de ultimar o contracto.

Tambem o preço da venda a credito naõ decide do justo valor da cousa; porque semelhantes vendas sempre se ajustaõ por mais alto preço, do que as feitas a dinheiro á vista: neste caso a maioria do preço naõ perten-

ce

ce ao valor da cousa, mas a negocio distincto; pois vem a corresponder ao interesse legal do dinheiro, a que o vendedor tinha direito, se fosse logo pago em moeda corrente, e fizesse delle emprego, ou applicaçaõ, que lhe vencesse os juros da Lei.

Além disto ninguem ignora, que as circunstancias dos lugares, e tempos, continuamente variadas, fazem incessantemente variar o preço de todos os generos do Commercio. Cada dia tem o seu preço particular. Nas Praças bem reguladas costuma-se todas as semanas imprimir, e dar ao publico huma Lista, ou Minuta dos preços de todos os dias dos principaes effeitos, que entraõ na circulaçaõ. Esta pratica he de grande utilidade para se evitarem, ou decidirem as controversias sobre o primitivo valor das cousas seguradas; porém como este soccorro naõ existe em muitos lugares, he necessario estabelecerem-se algumas regras, para se fazer exacto conceito do que fórma a totalidade do valor dos objectos do Seguro, para o effeito de naõ poderem os Seguradores, em caso de sinistro, oppôr duvida ao pagamento.

Este valor comprehende: 1.º o preço do primeiro custo corrente na Praça no tempo, e lugar da carregaçaõ, e naõ o do lugar do destino; (1) porque a este só se attende no caso de avaria grossa, como em seu lugar se dirá: 2.º o preço que accresceo á cousa até o tempo, em que se principiáraõ a correr os riscos, isto he, antecedentemente á epoca de se fazer o Navio á véla; pois sendo incontestavel que os generos comprados, e guardados em armazens, ou embarcados nos Navios destinados a seu transporte, podem augmentar do preço pelas causas naturaes, que influem no valor dos effeitos, este augmento he effectivamente huma entidade real, e proveito legitimamente adquirido ao Proprietario; e por consequencia póde ser justa materia de Seguro: 3.º as despezas do enfardamento, caixote, vasilha, carretos, embarque, direitos da Alfandega, ou quaesquer outros, que se devaõ pagar: 4.º a commissaõ da compra, e expediçaõ. Todos estes valores devem entrar na Factura da cousa segurada, e os Seguradores naõ podem recusar a sua somma.

Alguns Authores saõ de parecer, que he licito incorporar na mesma Factura o premio do Seguro, e até a maioria do preço da cousa comprada a crédito; pois reputaõ este accrescimo de valores como despezas, que fazem parte integral da carregaçaõ; porém esta materia soffre contestaçaõ. (2)

O que se diz do preço, e estimaçaõ de quaesquer effeitos, e mercadorias, he igualmente applicavel ao Navio, e seus apparelhos. Pelo que, naõ he permittido fazer segurallos em huma somma, que exceda o seu real valor ao tempo da partida, como abusivamente praticaõ muitos Proprietarios, e Armadores; porém he licito accrescentar as despezas do costeio, apparelhos, armamento, comedorias, soldadas adiantadas da equipagem, e as mais necessarias para a expediçaõ do mesmo Navio.

CA-

(1) Ord. M. de Franc. Art. 15. e 64. Valin a este Tit. Emerig. Cap. 9. Sect. 6. Cap. 17. Sect. 9.
(2) Vid. Cap. 21. Regulaçaõ da Casa dos Seguros.

CAPITULO XX.

Da estimaçaõ da cousa segurada feita na Apolice.

NO Capitulo V. já indicámos a divisaõ das Apolices em *abertas*, e *avaliadas*. (1) Apolices *abertas* saõ as que naõ contém a estimaçaõ da cousa segurada. Apolices *avaliadas* saõ aquellas, em que se faz essa estimaçaõ por ajuste das partes. Como o real valor do Navio, ou Carregaçaõ costuma ser materia de disputa judicial, e de pretexto aos Seguradores para recusarem, ou retardarem o pagamento no caso de perda, e a prova deste valor he sempre incommoda, e em muitas circunstancias difficil, e pouco satisfatoria; introduzio se a prudente, e util prática de avaliar logo o Segurado na Apolice a cousa, de que pede o Seguro, em huma somma, ou preço fixo, e os Seguradores por pacto expresso assentir a elle, firmando-o com a sua assignatura.

Quando se faz o Seguro de Navios, seus apparelhos, armamento, e munições de guerra, e bocca he determinado pelos Regulamentos de Marinha de algumas Nações, que se faça logo a estimaçaõ na Apolice, precedendo vestoria, e avaliaçaõ por peritos, ou simplesmente por convençaõ das partes. As Ordenanças da Marinha de França (2) prescrevem tambem a estimaçaõ convencional; ainda que Pothier, e Valin dizem, que esta disposiçaõ he méramente enunciativa, e naõ obrigatoria, naõ considerando tal estimaçaõ da essencia do Seguro, mas sim do arbitrio, e prudencia do Segurado.

Os effeitos das Apolices abertas, ou avaliadas, saõ muito distinctos.

Nas Apolices abertas, acontecendo a perda, os Seguradores demandados para a indemnizaçaõ, tem direito de requerer, que o Segurado justifique, que a cousa segura tinha o valor correspondente á somma, ou importancia designada na mesma Apolice; e naõ podem ser obrigados ao pagamento, senaõ da parte, em que se mostrar verificado aquelle valor; salvo no caso de fraude, porque esta annulla originariamente a Apolice. Esta prova do real valor deve-se fazer, exhibindo o Segurado a Factura, e Conhecimento coherente a ella, contas de venda, e outros documentos, ou peças probantes; e póde ser compellido a apresentar em Juizo seus Livros, sendo o Segurado Negociante.

Nas Apolices avaliadas, a estimaçaõ alli expressa faz fé contra os Seguradores, e se presume justa, em quanto estes naõ provarem cumpridamente o contrario; ella fórma o titulo do Segurado, para exigir immediatamente a importancia estimada, que se considera provisoriamente liquida.

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 3. 4. e 5. Baldas Part. 4. Tit. 1. e 2. Park Cap. 1. pag. 1. Weskett v. *Interest. Valuation.* Vid. John Millar *Elem of Insurance.* pag. 246.

(2) Art. 8. Tit. dos Seguros.

Além disto, por virtude da mesma, o Segurado naõ póde ser constrangido a exhibir seus Livros, Factura, ou outros papeis concernentes ao valor da cousa segurada; sendo a cargo dos Seguradores o mostrarem por provas proprias a falsidade, ou o excesso da dita estimaçaõ.

Do que se deprehende a essencial, e importantissima differença entre humas, e outras Apolices. Nas abertas o encargo da prova do verdadeiro valor incumbe ao Segurado; nas avaliadas porém aquelle onus, assás grave, recahe todo sobre os Seguradores. Esta differença he fundada em justiça; porque naõ se tendo prefixo o valor por convençaõ expressa na Apolice, sendo da essencia do contracto, que, no caso de perda, o Segurador naõ pague senaõ o que o Segurado tiver verdadeiramente perdido, he racionavel que este, antes de exigir a indemnidade, mostre que a cousa segurada tinha realmente a importancia, que se designou na Apolice.

Quando porém nella se fez a estimaçaõ por pacto expresso, posto o Segurador o firmasse com sua assignatura, com tudo, naõ se entende por isso excluido, no caso do sinistro, o exame, e verificaçaõ da verdade do valor da cousa segurada; pois, ainda que o Segurador conviesse na avaliaçaõ incluida pelo Segurado, he claro que este assenso naõ he dado, senaõ na hypothese da boa fé, e exacçaõ do mesmo Segurado, e naõ póde derogar a natureza do Seguro, que naõ he mais, que hum contracto de indemnidade, em que naõ se considera, que os Seguradores tivessem intençaõ, ou se pudesse obrigar a satisfazer maior importancia, do que realmente existisse na cousa, que era o objecto da Apolice. Além de que o expediente do Commercio, e a rapidez das suas operações exige, que estes naõ sejaõ morosos na acceitaçaõ dos Seguros, e que tenhaõ hum certo gráo de confiança na probidade dos Segurados, repousando provisoriamente nas suas declarações; tanto mais, que em muitas circunstancias he impraticavel, que antes de assignarem a Apolice, possaõ averiguar o valor das cousas seguradas, que existem em lugares distantes do em que se celebra o Seguro. Pelo que, no caso de perda, posto naõ seria decente, que depois de convirem, por pacto, no valor enunciado na Apolice, obrigassem aos Segurados a provar o mesmo valor; com tudo, a justiça naõ consente, que venhaõ a ser victimas da má fé dos Segurados, que talvez hajaõ feito huma estimaçaõ de valor inexistente, ou excessivo, pretendendo lucrar do sinistro, e fazer-se hum titulo de adquirir pela sua propria má fé; e por tanto, se os Seguradores puderem provar, que tal estimaçaõ naõ foi conforme á verdade, devem ser attendidos, e relevados da obrigaçaõ, se houve fraude; e naõ a havendo, deve a indemnizaçaõ ser redúzida ao real valor do objecto do Seguro. Porém cumpre, que mostrem o excesso por provas, que estiverem em seu poder, sem que os Segurados recebaõ molestia, nem lhe subministrem para isso soccorro algum.

Ainda que tenha havido avaliaçaõ official por peritos, como acontece a respeito dos Navios, dos quaes muitas vezes se faz vestoria, e exame, previamente á sua partida, para constar a todo o tempo do seu estado de navega-

gabilidade (o que he excellente policia dos Portos, e util prática, tanto aos Segurados, como aos Seguradores) ainda que este exame, e avaliaçaõ seja relevante fundamento á Acçaõ do Segurado, e tenha a seu favor a presumpçaõ da Lei, com tudo deve esta ceder á verdade; e os Seguradores, sem embargo della, sendo demandados, no caso de perda, podem fazer proceder a nova avaliaçaõ; e segundo esta, regular-se o direito das partes.

Quando o excesso, que se provar contra a estimaçaõ da Apolice, he em pequena quantidade, deve desattender-se, por se evitarem contestações insignificantes: muito mais quando a franqueza he a alma do Commercio; devendo-se considerar qualquer excesso feito antes por erro, que por fraude, e naõ ser esta provada evidentemente, o que depende das circunstancias. Os Juizes costumaõ imputar antes o erro, do que a malicia as operações equivocas dos Negociantes: a equidade pede, que isto especialmente se pratique, quando o Seguro for requerido em consequencia de expediçaõ feita em paizes remotos.

Como do exposto se manifesta o quanto seja vantajoso ao Segurado fazer na Apolice a estimaçaõ da cousa, de que se requer o Seguro, a prudencia dicta, que nunca ella se omitta, sendo possivel.

He porém de notar, que toda a estimaçaõ convencional na Apolice, ou qualquer outra indicaçaõ de valor da cousa segurada, presume-se dolosa, podendo-se provar, que ella excede o quanto do real, e justo preço da mesma cousa; e neste caso assiste aos Seguradores direito para annullarem o Seguro, pela fraude, e vicio original inherente ao contracto. (1)

Esta regra he necessaria para manter a boa ordem no Commercio, e atalharem-se as maquinações deshonestas dos Segurados no abuso que fazem da avaliaçaõ dos effeitos, ou Navios, de que requerem o Seguro: o que tanto mais escrupulosamente se deve guardar entre nós, visto naõ haver Lei patria, que force os Segurados ao rigor de deixar fóra do Seguro dez por cento do valor real de tudo que se segura, e correrem os riscos delles, segundo determinaõ muitos Regulamentos estrangeiros.

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 2. e 5.

CAPITULO XXI.

Das cousas seguradas, e da sua declaraçaõ na Apolice.

TUDO que entra em Commercio, e fórma real interesse ao Segurado, já existente ao tempo do contracto, póde ser materia de Seguro maritimo; (1) e se reduz a tres clases: 1.º a Mercadoria, ou Carregaçaõ, em cuja generalidade se comprehende toda a sorte de bens móveis, ou effeitos circulantes conteudos no Navio, assim os do uso dos Navegantes, e Proprietarios, como os destinados ao tráfico mercantil, seus lucros, e retornos: 2.º Navios, ou Embarcações de todo o lote, seus apparelhos, e armamento, o frete, soldadas, despezas do costeio, e expediçaõ: 3.º a vida, e liberdade dos homens, e das bestas; o premio do Seguro; o dinheiro dado a risco.

Qualquer que seja a cousa, de que se pertende o Seguro, deve-se fazer na Apolice huma declaraçaõ expressa da mesma, *sendo possivel;* porque toda a obrigaçaõ deve ter hum objecto certo; e importa prevenir, no caso de perda, qualquer substituiçaõ fraudulenta, ou erronea de huma cousa por outra. Diz-se, *sendo possivel;* porque em muitas circunstancias aquella declaraçaõ he impraticavel; o que acontece, quando se requer o Seguro de effeitos carregados em lugares remotos, e ultramarinos, e o Segurado ignora a qualidade daquelles, de que seus Correspondentes lhe faraõ remessa.

A declaraçaõ da cousa segurada póde ser feita, ou por designaçaõ generica, ou por designaçaõ especifica, e huma, e outra; ora conjuncta, ora separadamente.

Designaçaõ generica, he quando se faz segurar alguma quantia debaixo da clausula: *sobre as faculdades*, *e Mercadorias*, ou effeitos carregados em tal Navio, e esta designaçaõ he generica; e por ella entende-se feito o Seguro taõ sómente sobre os generos, e valores conteudos neste Navio, e pertencentes áquelle, por conta de quem se requereo o Seguro.

Designaçaõ especifica, he a que determina a cousa, que se pretende segurar; como quando se requer o Seguro de certa somma sobre v. g. pipas de vinho, ou sobre o corpo de algum Navio, ou Embarcaçaõ, que se nomea.

Quando se faz o Seguro debaixo da designaçaõ generica, ou indefinida de *faculdades*, *mercadorias*, *carregaçaõ*, *effeitos*, *generos*, *fazendas*, *valores*, ou outra expressaõ semelhante, ella comprehende toda a qualidade de bens existentes a bordo do Navio, sobre que se corrêraõ os riscos, ainda os naõ

(2) Emerig. Cap. 8. e 10. Baldas. Part. 3. Tit. 1.

naõ destinados a commercio, e só pertencentes ao uso do Segurado, com as que se dizem *pacotilhas*, e *victualhas*.

O Seguro sobre carregaçaõ naõ se extende ao Seguro sobre o corpo do Navio, e seus apparelhos; nem o Seguro deste comprehende o daquelle.

Póde-se fazer o Seguro, designando-se a cousa segurada conjuncta, ou separadamente.

Designaçaõ conjuncta, he quando se seguraõ, v. g. dez contos de reis sobre o corpo, e faculdades do Navio tal, ou sobre o casco, e carga do mesmo Navio. Neste caso o Navio, e carregaçaõ fazem huma só massa; e acontecendo a perda, basta que o Segurado tenha interesse ou no casco, ou na carga, para o Segurador ser obrigado á indemnizaçaõ.

Designaçaõ separada, he quando se seguraõ, v. g. dous contos de reis sobre o casco do Navio tal, e dous sobre a carga. Neste caso o Seguro de hum naõ se applica ao do outro, nem se communicaõ reciprocamente as perdas. Tambem he *designaçaõ separada*, quando se faz o Seguro, v. g. de dous contos de reis sobre o casco do Navio tal, e dous sobre certa especie de effeitos nelle conteudos, como por exemplo caixas de assucar, que ahi fórmaõ parte da carregaçaõ.

CAPITULO XXII.

Do Seguro do Navio.

O Seguro do corpo, ou casco do Navio, seus apparelhos, e armamento, despezas do costeamento, e expediçaõ, he frequentissimo no Commercio; pois nenhum Proprietario, ou Armador de Navio, a consultar as regras de prudencia, póde deixar de segurallo, em qualquer viagem de alguma consideraçaõ, e perigo, ao menos em parte do seu valor; e he tambem a especies de Seguro, em que os Seguradores correm o maior risco, seguindo a fé do Segurados na representaçaõ, que estes lhes fazem da qualidade do Navio, e viagem projectada. (1)

O Seguro do Navio, e seus apparelhos, he absolutamente destincto do Seguro das mercadorias, e effeitos que podem ser carregados; de sorte, que hum naõ se comprehende no outro, nem com elle já mais se confunde.

Quando o Seguro se faz taõ sómente sobre o Navio, pouco importa que elle esteja carregado, ou vasio; porque o Segurador se constitue logo responsavel; pois que tanto elle, como o Segurado naõ tem por objecto do contracto senaõ o mesmo Navio.

Nes-

---

(1) Ord. M. de Franc. Art. 15. e 64. Valin a este Tit. Emirig. Cap. 9. Sect. 6. Cap. 17. Sect. 9.

Neste Seguro o Segurado tem obrigaçaõ de declarar fiel, e exactamente, bem como no Seguro das mercadorias, e effeitos, a qualidade do Navio, a viagem destinada, e todas as mais circunstancias, que podem augmentar o risco do Segurador, e influir na acceitaçaõ, ou recusaçaõ do Seguro, ou na quantidade do premio. Se aquella declaraçaõ naõ he feita com a fidelidade, e exacçaõ conveniente, de sorte, que o risco do Segurador venha a ser maior, do que elle tinha razaõ de presumir ao tempo do contracto, seja isto por fraude, seja por simples negligencia do Segurado, o Seguro he nullo, e os Seguradores naõ saõ responsaveis, acontecendo o sinistro.

De todas as Ordenanças de Marinha das Potencias Maritimas da Europa nenhumas saõ mais providentes, e exactas nesta materia do que as da Imperatriz da Russia Catharina II.: ellas saõ concebidas nos termos seguintes, que saõ proprios para remover futuras duvidas sobre a innavegabilidade do Navio segurado, e firmarem-se os respectivos direitos do Segurador, e Segurado.

No Artigo CLXXXIV. destas Ordenanças determina-se, que o Segurado declarará na ordem seguinte: 1.º a idade do Navio, ou Embarcaçaõ: 2.º o lugar onde tem sido construido, e o em que foi esquipado: 3.º de que madeira he construido, ou concertado: 4.º se está bem calafetado, se naõ faz agua: 5.º se o Navio, ou Embarcaçaõ he bem provido de mastros, vergas, cordagens, vélas, ancoras, cabos, e todos os outros apparelhos, e pertenças necessarias para a viagem projectada: 6.º qual he o lugar onde está o Navio no tempo do Seguro: 7.º qual he o lugar do seu destino: 8.º a que portos deve abordar: 9.º em que tempo do anno deve partir, e qualquer outra circunstancia relativa á viagem do dito Navio.

Segundo o uso mercantil, quando se faz o Seguro debaixo da generica denominaçaõ, *sobre o corpo, apparelhos, e armamento do Navio*, se entende tambem segurar se a cordagem, velame, peças de artilheria, munições de guerra, e de boca, destinadas para uso do mesmo Navio; os adiantamentos de parte de soldadas (naõ a totalidade dellas), e todas as mais despezas, a fim de poder a Embarcaçaõ fazer-se á véla, e chegar ao porto do destino; igualmente comprehende aquella generalidade as vergas de sobrecellente, a artilheria, e armas de defeza, e ancoras, e mais instrumentos ordinarios do Navio; e do mesmo modo a lancha, e escaler nelle conteúdo.

Quando o Seguro se faz conjunctamente do corpo, e apparelhos do Navio, e de mercadorias, ou effeitos, neste caso o Seguro fórma huma só massa, posto que o risco se constitua em diversos objectos.

Se acontece algum infortunio ao Navio, que o reduz a estado de innavegabilidade no curso da viagem, e os effeitos fossem passados para outro, he questaõ o como se deve fazer o cálculo sobre a distribuiçaõ da perda, quando na Apolice as partes naõ distinguíraõ, e convencionáraõ o modo desta distribuiçaõ. Por huma declaraçaõ Real em França de 17 de Agosto de 1779 (1) se prescreve, que a somma segurada será repartida entre o Navio,

e

(1) Emerig. Cap. 10. Sect. 1. §. 4.

e a sua carga, á proporçaõ do respectivo valor, se este se acha fixo na Apolice; aliàs taxado pelos peritos, fazendo-se visita, e vestoria legal.

CAPITULO XXIII.

Do Seguro da carregaçaõ: e que effeitos, ou mercadorias naõ se podem segurar sem especial declaraçaõ.

AINDA que sejaõ válidos, e em muitas circunstancias necessarios os Seguros indeterminados, ou indefinidos de bens existentes a bordo de qualquer Navio, isto he, feitos debaixo das expressões genericas de mercadorias, carregaçaõ, generos, etc. ora conjuncta, ora separadamente, como se explicou no Capitulo antecedente (1), com tudo, pede a boa ordem, que sendo possivel, e sem inconveniente, se designe com a maior exacçaõ na Apolice: 1.º a quantia do Seguro, que he tomado sobre o corpo do Navio, e a que pertence á carga, segundo a intençaõ do Segurado: 2.º se elle he taõ sómente sobre a carga, se especifique a sua quantidade, qualidade, marca, número, caixa, barrica, ou vasilha de qualquer genero, enfardamento, e mais notas individuaes, que bem a distinguaõ, a fim de excluir se em todo o tempo qualquer dúvida sobre a sua identidade, e interesse da pessoa, por cuja conta se requereo a Apolice; pois o Seguro de hum genero determinado naõ comprehende o de outro.

A carga do Navio póde ser composta ou de generos solidos, e menos sujeitos á avaria, e descaminho; ou de generos liquidos, e periveis, ou de facil deterioraçaõ, e extravio, e mais expostos aos perigos da perda a bordo do Navio, ou no curso da navegaçaõ.

A respeito daquelles primeiros, o Seguro subsiste, posto seja feito debaixo da designaçaõ generica de carregaçaõ, mercadorias, e effeitos; e em caso de perda, mostrando o Segurado conhecimento de carregaçaõ de bens que lhes pertençaõ, e fossem expostos aos riscos maritimos, o Segurador he obrigado á satisfaçaõ do damno.

Porém se o Seguro he sobre carregaçaõ da dita segunda especie de effeitos, he estabelecido em quasi todas as Ordenanças de Marinha das Nações commerciantes, que os Seguradores naõ sejaõ responsaveis pela perda, se delles naõ se fez na Apolice especial declaraçaõ. Esta legislaçaõ he fundada em justiça; pois sendo mais o risco dos Seguradores, importa lhes saber qual seja o objecto, e extensaõ dos perigos, a que tem de expôr-se, para recusarem o Seguro, ou calcularem o premio. (2)

As

---

(1) Baldas. Part. 3. Tit. 1. e Part. 4. Tit. 8. Wesket v. *Good.* Perissable commodities. Insufficiency.

(2) Vid. Wesket. v. *Leakage.*

As Ordenações de Marinha de França, Artigo XXXI., despoem que ,, Deve-se fazer na Apolice designaçaõ das mercadorias sujeitas a *coulage*, ,, aliàs os Seguradores naõ respondem pelos damnos, que puderem acontecer ,, por tempestade. ,, (1)

A' classe de bens sujeitos a *coulage* pertencem todos os liquidos, espirituosos, ou naõ, como vinhos, aguas ardentes, azeites, ect.; pois todos estes saõ sujeitos a revèrem, e esvahirem-se pelos póros, e fendas das pipas, e vasilhas, em que saõ contheudos.

Ainda que os Segurados façaõ na Apolice designaçaõ especifica dos liquidos que seguraõ, e estes fiquem em consequencia a risco dos Seguradores, com tudo, os mesmos Seguradores só respondem pela *coulage*, ou evacuaçaõ, que aconteceo por tempestade, ou outra fortuna do mar, e caso verdadeiramente fatal, deduzindo-se com tudo o revimento, ou esvahimento ordinario, regulado pelas Ordenanças, ou uso do paiz, ou por convençaõ na Apolice; pois que este revimento, ou esvahimento ordinario, he inevitavel, ainda na mais feliz viagem, porque he derivado de cousa natural, e vicio intrinseco, e permanente dos mesmos liquidos, que por isso naõ póde ser objecto de Seguro.

Por identidade de razaõ, devem-se declarar com designaçaõ especifica, sob pena de nullidade da Apolice, as mercadorias, e effeitos de sua natureza periveis, corruptiveis, e sujeitos á progressiva deterioraçaõ, ou diminuiçaõ de quantidade, e qualidade; como saõ frutas frescas, ou passadas, mantimentos de toda a qualidade, sal, assucar, sebo, manteiga, queijos, anil, tabaco, e todo o genero de grãos, por serem sujeitos ao gorgulho, e fermentaçaõ intestina.

Igualmente devem-se declarar as mercadorias que augmentaõ consideravelmente os riscos dos Seguradores; como saõ lans, pêz, polvora, salitre, enxofres, vitriolos, e quaesquer materias inflammaveis, que expoem o Navio, e sua carga á explusaõ, ou outros accidentes terriveis.

Por hum principio analogo, deve se declarar o dinheiro, ouro, prata, e joias; naõ só porque pela sua qualidade apreciavel, e pouco volumosa, saõ mais objecto de cubiça dos corsarios, piratas, e ainda de ladrões existentes no Navio, que por isso expoem os Seguradores a maiores riscos; senaõ tambem porque sendo em quasi todas as Nações prohibida a sua exportaçaõ para fóra do Estado, e devendo pagar direitos nas Alfandegas, a que muitos de ordinario tem grande tentaçaõ de subtrahirem-se, he evidente que se debaixo da generalidade de *mercadorias*, e *effeitos*, se julgasse comprehendida tambem aquella especie de bens, dar-se hia occasiaõ, e facilidade a carregações simuladas, e violaçaõ das Leis.

A regra estabelecida nestes tres antecedentes paragrafos procede, quando os bens segurados estaõ no lugar em que se faz o Seguro. Pelo que, se este he requerido de mercadorias, e effeitos, que o Segurado espera que sejaõ

(1) Vid. Valin a esta Art. Emerig. Cap. 10. Sect. 2.

jaõ remettidos por seu Correspondente de algum porto distante, e ignore a sua qualidade, por naõ ter avisos da especie de emprego, que o dito tenha feito, he evidente que está na impossibilidade de fazer a sobredita declaraçaõ especifica dos generos, sobre que se haõ de correr os riscos. Em tal caso, procedendo o Segurado em boa fé, acceitando o Segurador o Seguro debaixo da clausula geral de *mercadorias*, quaesquer que ellas sejaõ, e forem remettidas, naõ sendo de contrabando pelas Leis do paiz, ou pelo Direito das Gentes, ficaõ obrigados á indemnizaçaõ, acontecendo o sinistro, porque se deve presumir, que os Seguradores calculáraõ o premio, havendo consideraçaõ áquella incerteza da qualidade dos effeitos.

Do exposto se deduz a regra, que he licito, e válido o Seguro feito no lugar, onde o Segurado tem os bens, que se devem transportar, ainda que os segure debaixo do nome generico de *mercadorias*, ou outra generalidade semelhante, sem fazer especificaçaõ da sua qualidade, todas as vezes que os bens naõ saõ de natureza de augmentar o risco do Segurador, nem dos que pelas Leis do paiz, ou Ordenanças de Marinha das principaes Nações commerciantes, se exige a declaraçaõ especifica, como saõ os acima enumerados; com tanto que o Segurado depois justifique, no caso de sinistro, que elle tinha no Navio, ou Embarcaçaõ valores até á concurrencia da somma, ou importancia segurada; quer os carregasse antes, ou depois da assignatura da Apolice, previamente ao principio da viagem, ou no curso della; quer tivesse substituido humas em lugar de outras, sendo de preço equivalente.

Esta regra tem excepçaõ: 1.° quando se designou o lugar onde deviaõ começar, e terminar os riscos, e as mercadorias, ou effeitos foraõ avariados, ou perdidos antes do principio dos riscos: 2.° quando a carregaçaõ he feita em hum lugar naõ destinado, e se alterou o plano da especifica viagem ajustada: 3.° quando o Seguro he feito em termos indefinidos, tanto a respeito da mercadoria, como do preço do mesmo Seguro; porque sendo este feito sem determinaçaõ da somma, comprehende taõ sómente a mercadoria, que se mostrar já carregada no tempo do contracto, e naõ os carregados depois desta época; salvo se na Apolice assim fosse declarado por pacto especial; nestes tres casos os Seguradores naõ saõ obrigados á indemnizaçaõ, pois a sua obrigaçaõ naõ póde já mais ser ampliada sem seu consentimento, além dos termos da Apolice.

CAPITULO XXIV.

Do Seguro de carregaçaõ de escravos, e das bestas.

NOs paizes, como o nosso, em que se faz o trafico de negros na Costa d'Africa, destinados para cultura das terras nas Colonias de America, póde-se fazer o Seguro da carregaçaõ dos mesmos negros pelos riscos de rebeldia, e de vida, que correm no transporte maritimo, sendo, quanto a este effeito, considerados como hum dos generos do Commercio. (1) Mas o Seguro da carregaçaõ de Escravos naõ se entende comprehendido debaixo da clausula generica de mercadorias, e effeitos, porém exigem huma declaraçaõ especifica; salvo sendo de *retornos* da Costa d'Africa; porque costumando ser principal parte em escravos, naõ ignorando os Seguradores esta circunstancia, a designaçaõ especifica lhes he indifferente.

O Seguro de carregaçaõ de negros tem por objecto o remover sobre os Seguradores, assim os perigos da rebeldia, como da morte funesta dos mesmos negros, á excepçaõ da procedida de suicidio, e doença natural; pois naõ póde esta ser objecto de Seguro, por se dever considerar como derivada de vicio intrinseco da cousa segurada.

Por virtude deste Seguro, se os negros se rebellaõ no mar, e por este levantamento occasionaõ o naufragio, varaçaõ, e perda de viagem (como tem acontecido) ou sobrevem outro qualquer accidente desta natureza, e effeitos, os Seguradores respondem pelo damno total, ou parcial do Navio, e carregaçaõ, até á concurrencia da quantia segurada; por se considerar este infortunio como caso extraordinario, fatal, e de força maior.

Por identidade de razaõ elles tambem respondem pelo valor dos escravos, que por tempestades, ou outra casualidade, cahiraõ ao mar, ou se affogáraõ, ou perecêraõ de morte funesta no Navio por algum acontecimento imprevisto de quéda, fogo, peste adquirida em algum lugar, onde tocáraõ no curso da viagem, falta de agua, e mantimentos.

Allan Park, Capitulo III., indica hum exemplo atroz de desgraça semelhante, que horroriza a toda a alma sensivel aos males da humanidade. Hum Navio voltando da Costa de Guiné para Jamaica carregado de escravos, teve huma viagem taõ infeliz, e prolongada, que faltando agua, o Capitaõ, e Equipagem foraõ de parecer que se lançasse ao mar parte dos negros, que se transportavaõ; o que barbaramente se executou, e deo motivo a que o Segurado, por cuja conta haviaõ sido carregados os negros, demandasse aos Seguradores o pagamento do seu valor, como de perda acontecida por perigos de mar.

Po-

(1) Emerig. Cap. 3. Sec.4. e seg. Cap. 12. Sec. 10. e Sec. 41. §. 14. Wesket v. *Africa slaves.*

Porém se os negros, sem haver levantamento, mataõ a si proprios com armas, enforcaõ-se, lançaõ-se ao mar, ou perecem de outra maneira violenta, e contra-natural, como seria deixando-se inanir por inédia, naõ querendo tomar o alimento necessario (que muitas vezes acontece), os Seguradores naõ saõ responsaveis pela perda do valor de taes escravos; porque semelhantes damnos resultaõ de vicio intrinseco da cousa segurada, que naõ podem já mais ser materia legitima de Seguro.

Igualmente saõ deshonerados da responsabilidade, quando a morte dos escravos he procedida de doenças ordinarias; pois semelhante perda pertence á classe daquellas, que procedem da perivel natureza, e natural decadencia da cousa, que faz o objecto do Seguro.

Se os negros rebellando-se no mar saõ subjugados pela Equipagem, e alguns saõ mortos no combate, ou depois perecem de estropeamento, e feridas, os Seguradores respondem pela perda; por se dever reputar huma consequencia *directa*, e *proxima* da rebeldia dos mesmos escravos.

Mas se alguns sobrevivéraõ, e por desesperaçaõ se lançaõ ao mar, estropeaõ-se, e se mataõ de fome, ou de qualquer modo, e os outros, chegando ao porto da descarga, saõ muito diminuidos de preço pelo seu máo estado, e turbulenta indole, os Seguradores naõ saõ obrigados a reparar o damno; porque, além de serem taes perjuizos consequencias remotas, e naõ connexas necessariamente com a rebeldia, julgaõ-se com razaõ procedidas de vicio intrinseco, e natural descahimento da cousa segurada; e os Seguradores, pela natureza do contracto, só devem a indemnidade, quando a mesma cousa naõ chega a salvamento ao lugar do destino, e nada lhes importa o exito de especulaçaõ, de quem requereo o Seguro, sendo-lhes igualmente estranhos o beneficio, ou a desavantagem do mercado. Póde-se ver esta materia em Allan Park Capitulo III, onde transcreve em caso identico a erudita Deliberaçaõ do Lord Manfield. (1)

Ha tambem uso de se fazer segurar as bestas, ou quaesquer animaes, naõ só os que se transportaõ por mar, e que podem perecer por incuria do Capitaõ, ou por accidente maritimo, senaõ tambem os que existem em terra, segurando-se as suas vidas *contra doenças pestilenciaes*, que aliàs naõ existaõ ao tempo em que se faz semelhante Seguro.

Para que taes Seguros sejaõ válidos, he necessario que o Segurado declare a qualidade, quantidade, e avaliaçaõ dos animaes, por designaçaõ expressa na Apolice. (2)

(1) Veja-se tambem John Millar, pag. 189. (2) Veja-se Magens §. 31. Pothier *dos assurances*, num. 66. Baldasseroni Part. 3. Tit. 11.

CAPITULO XXV.

Do Seguro de vida.

AInda que a vida dos homens seja huma cousa inestimavel, e pareça odiosa á humanidade que a morte de hum Cidadaõ se considere materia de especulaçaõ mercantil, (1) com tudo, nos paizes, em que se pratica o trafico de escravos, considerando-se estes como objecto de Commercio, he admittido o poderem os interessados nelle fazer o Seguro da vida dos mesmos no transporte maritimo, como acontece aos escravos da Costa d'Africa, que se transportaõ para as Colonias da America, que se reputaõ pertencentes á classe de bens moveis, posto que o Seguro delles naõ se comprehenda debaixo da generalidade de carregaçaõ, mercadorias, e effeitos, e se precisse para isso de huma declaraçaõ especifica.

A respeito das pessoas livres, muitas Nações tem prohibido o Seguro de vida, por parecer contrario á dignidade do homem, e de máo agouro; porque póde dar occasiaõ a scelerados a commetterem enormes delictos para a destruiçaõ da existencia dos Segurados.

Em Inglaterra porém, ou pela vasta extençaõ do seu Commercio em todos os ramos, ou pela honestidade, e franqueza do caracter Nacional, saõ frequentissimos os Seguros de vida de pessoas de todas as classes, e idades, ainda que naõ tenhaõ por objecto os perigos de transporte maritimo de taes pessoas; e naõ se reputaõ indicentes, nem contrarios á Justiça, antes muito uteis aos particulares; pois, tendo estes interesse na conservaçaõ da vida de certas pessoas, he de grande soccorro adquirirem, pelo Seguro de vida, huma certeza da continuaçaõ dos proveitos que percebiaõ da existencia dos mesmos.

O Seguro de vida póde-se definir hum contracto, pelo qual o Segurador, em attençaõ ao premio que estipula, proporcionado á idade, saude, profissaõ, e outras circunstancias da pessoa, cuja vida se deseja segurar por hum tempo determinado, obriga-se a pagar certa somma estipulada a favor do Segurado, caso elle morra dentro do tempo determinado da Apolice.

Muitas saõ as avantagens resultantes de semelhantes Seguros. Os que possuem Lugares, ou Empregos vitalicios; pais de familia, e outras pessoas, cuja renda he sujeita á decadencia, ou diminuiçaõ pelo seu falecimento, podem pelo meio do Seguro de vida segurar certa somma de dinheiro pa-

(1) Allan Park, Cap. 22. Baldasser. Part. 3. Cap. 19. Wesket. verb. *Equitable society.*

para soccorro de suas familias, pelo tempo fixo nas respectivas Apolices. As pessoas casadas, cujos dotes, ou arras, pensões, ou annuidades dependem da vida de hum, ou ambos os conjuges, fazendo o Seguro de vida das suas pessoas, adquirem direito á certeza, e continuaçaõ dos ditos dotes, arras, pensões, ou annuidades. As pessoas, cuja substancia, e commodidades dependem da vida de outro, que lhe presta algum salario, ou beneficio, podem, segurando as vidas destes bemfeitores, ou Protectores, adquirira direito de haver dos Seguradores a somma que teriaõ em vida daquelles de quem recebiaõ o dito salario, e beneficio. Os que tem precisaõ de dinheiro de emprestimo, e naõ tem penhor, ou segurança que offereçaõ, podem adquirilla por meio de huma Apolice de Seguro de vida, que serve de hypotheca taõ valiosa, como se offerecessem huma Letra de Cambio, acceita por firmas do primeiro credito. Quem empresta dinheiro a hum amigo, ou outra pessoa, que naõ tem senaõ o seu credito pessoal em seguranças da divida, póde conseguir certeza do pagamento, segurando a vida do devedor pela somma emprestada. (1)

Esta especie de Seguros foi introduzida em Inglaterra desde o tempo da Rainha Anna, que no anno de 1706. concedeo a huma Companhia o privilegio de fazer taes Seguros, intitulada: *A amigavel Sociedade, para hum perpetuo officio de seguro.* Depois erigiraõ-se outras companhias para o mesmo fim; posto que tambem he licito a quaesquer particulares tomarem sobre si iguaes Seguros, achando pessoas que confiem do seu credito particular. Para o seguro de vida costuma haver huma Apolice particular, com clausulas proprias.

Na França naõ foraõ antigamente desconhecidos os Seguros de vida; pois delles faz mençaõ a Compilaçaõ das Leis, e usos maritimos, escrita em Francez, e publicada no anno de 1761, debaixo do nome de *Le Guidon.* O Author deste Livro porém diz no mesmo lugar que esta especie de contracto he totalmente prohibida na França, como repugnante á boa moral, por se ter considerado que ella abria a porta a muitas fraudes, e abusos. Em outros paizes da Europa se achaõ tambem Regulamentos positivos, prohibindo semelhante contracto, e a elles se conformaõ as Ordenanças da Marinha de França, Artigo X. Tit. dos Seguros. (2)

Em Inglaterra se tem pensado differentemente; pois, como já se notou, semelhantes Seguros se achaõ ahi sancionados por authoridade Real; e os fundos das Companhias desta especie de Seguros se tem progressivamente augmentado. Esta circumstancia prova a concurrencia dos Seguros, e a utilidade geralmente reconhecida de huma instituiçaõ, e pratica taõ favoravel.

Tem

(1) Vid. Wesker verb. *Livres*, onde aponta treze exemplos de applicações uteis desta especie de Seguro.

(2) Emerig. Cap. 8. Seg. 1.

Tem sido nesta parte taõ grande a facilidade dos Segurados, que, sem hesitaçaõ alguma, recebem quantos Seguros de vida se lhes offerece, naõ perguntando pelas razões, por que elles se fazem: o que havendo induzido a muitas pessoas fraudulentas a fazerem taes Seguros, sem interesse algum no objecto segurado, veio a ser materia de discusaõ Parlamentaria; em consequencia da qual foi determinado, que nenhum Seguro seria feito por alguma pessoa, ou pessoas particulares, ou Corporações politicas, sobre vida, ou vidas de alguma pessoa, ou pessoas, ou sobre algum outro acontecimento, qualquer que fosse, em que a pessoa, ou pessoas, para cujo uso, beneficio, ou contra taes Apolices fossem feitas, *naõ tivessem interesse, ou por via de jogo, ou aposta*, pena de nullidade de todo o contracto. E para prevenir toda a impostura, ou fraude, e melhor se saber que interesse realmente tinha a pessoa, a cujo beneficio se fez o Seguro, foi outrosi determinado, que naõ seria legitimo fazer-se algum Seguro sobre vida, ou vidas de alguma pessoa, ou pessoas; ou outros quaesquer acontecimentos, sem se inserir na Apolice o nome da pessoa interessada nella, para cujo uso, beneficio, ou conta fosse ella feita, e assignada; a que em todos os casos, em que o Segurado tivesse interesse em tal vida, ou vidas, ou acontecimentos, nunca se podesse cobrar maior somma do Segurador, que a somma real, ou valor do interesse, que o Seguro tem na vida, ou vidas, ou ditos acontecimentos.

As regras a respeito desta especie de Seguros saõ as mesmas que se applicaõ ás demais especies do mesmo contracto, que pela variedade dos objectos recebem differentes denominações.

Pelo que respeita ao risco, que o Segurador tem de correr, elles devem ser insertos na Apolice, declarando-se, que o Segurador toma sobre si o perigo de todos os accidentes, a que a vida do homem he exposta, menos a da morte pelas proprias maõs do segurado, ou pela que soffrer pelas maõs da Justiça, fixando-se com tudo certo prazo da vida, terminando o qual, cessem os riscos; pois repugna á natureza dos Seguros em geral, e dos de vida em particular, e serem de huma duraçaõ indefinida. Este termo deve ser de tal modo prefixo na Apolice, que se o Segurado recebe huma ferida mortal, durante o tempo alli taxado, e depois vem a morrer além desse termo, posto a morte fosse consequencia necessaria da ferida, cessa a obrigaçaõ do Segurador de pagar a somma segurada.

Porém se alguem se embarca para huma viagem dilatada, segurando a vida por hum tempo certo, e depois naõ se ouve fallar mais de tal pessoa, para se decidir se ella morreo antes, ou depois do termo prefixo na Apolice, só as circumstancias o podem determinar.

Nestes seguros, quando acontece a perda, os Seguradores devem pagar a somma total na fórma do ajuste; e naõ ha caso, em que possa ser diminuida em parte; pois que sendo a vida, ou morte do homem huma cousa individua, naõ admitte distinçaõ entre perda total, e perda parcial.

Quan-

Quando o Segurado falece no ultimo dia do termo da Apolice, o Segurador he obrigado á soluçaõ do Capital segurado, pela regra geral do Direito, que o dia ultimo do termo se computa no termo; porém sobre isto naõ ha difficuldade nas Apolices modernas, que costumaõ ter a clausula expressa: *os primeiros, e ultimos dias incluidos.*

As Apolices sobre vidas saõ igualmente viciadas, e nullas, sendo feitas com fraude, ou falsidade; e a razaõ he igual, como nos outros Seguros maritimos; porque saõ, como elles contractos de boa fé, em que o Segurador naõ póde deixar de confiar-se na integridade do Segurado, quanto á verdade, e circunstancias do facto. Por consequencia se o que requer o Seguro representa aos Seguradores, que o Segurado estava em boa saude ao tempo do Seguro, estando aliàs doente, o contracto caduca desde o seu principio.

Porém se Apolice he diligenciada por algum agente do Segurado, seu Procurador, Correspondente, ou Corretor, o qual verdadeiramente ignorava o estado de saude de quem requereo o Seguro, e na Apolice naõ garantio o bom estado de saude, mas só disse, que se presuadia que o Segurado a tinha; se os Seguradores á vista disto acceitaõ o Seguro, subsiste este, e saõ obrigados á paga do capital, ainda que o Segurado estivesse realmente em máo estado de saude, e falecesse dentro do termo da Apolice; porque neste caso naõ se póde dizer, que haja fraude, ou informaçaõ falsa, nem taõ pouco quebra da garantia; e a si devem imputar os Seguradores, que subscrevèraõ a Apolice, pela méra crença de quem diligenciou a Apolice, o qual naõ affirmou a realidade da saude do Segurado, mas a sua persuasaõ sobre o estado della; devendo-se por isso entender, que elles quizeraõ tomar sobre si os riscos do bom, ou máo estado da vida do mesmo Segurado.

Ainda que haja expressa garantia, que o Segurado está em boa saude, para que subsista o contracto, e se julgue feito em boa fé, basta que esteja em hum estado mediocre de saude, o qual, no curso ordinario da vida, constitue a qualquer homem apto para expedir os seus negocios domesticos, e trabalhos do seu costume, ou profissaõ; porque a palavra *boa saude*, naõ deve ser interpretada de hum modo taõ rigoroso, que exclua toda a especie de enfermidade, e incommodo de constituiçaõ; pois ninguem ha que seja perfeitamente livre de alguma molestia, ainda no mais robusto estado de saude, e naõ contenha em si occultos germes de doenças, os quaes insensivelmente se desenvolvem, e muitas vezes degeneraõ em produzir enfermidades mortaes. Por tanto, ainda que a pessoa, de cuja vida se faz o Seguro, fosse já ao tempo do contracto opprimida de alguma molestia particular, e falecesse dentro do termo da Apolice, sempre o Segurador he obrigado; podendo-se provar por authoridade de Medicos, que naõ precedêra a morte da dita enfermidade, nem que era de natureza de encurtar a vida, e impedir que o Segurado chegasse á idade commum dos homens; e isto naõ obstante a garantia do bom estado de saude inserta na Apolice.

Quando se faz Seguro sobre a vida geralmente, sem alguma representaçaõ do estado de saude do Segurado, reputa-se que os Seguradores tomáraõ se-

sobre si todos os riscos; menos se houvesse alguma fraude na pessoa que diligencia o Seguro, ou esta tivesse supprimido algumas circunstancias essenciaes que soubesse, ou allegasse alguma falsidade, que induzisse os Seguradores em erro, e deste modo lhes facilitasse a acceitaçaõ do Seguro, que aliàs recusariaõ, se lhes fossem patentes as circunstancias que se dissimuláraõ, ou fraudulentamente se propuzeraõ; porém se a pessoa, que trata do Seguro, naõ sabe mais que o proprio Segurado do estado de saude deste, em tal caso todos os riscos saõ por conta do Segurador.

Com tudo, para se remover toda a suspeita de fraude, e se prevenirem difficuldades, será necessario declarar na Apolice naõ só a idade, e sexo da pessoa segurada, mas tambem as enfermidades habituaes, e cronicas a que he sujeita, e ainda aquellas que vem por accessos regulares, ou periodicos, com intervallos de saude perfeita, e vigorosa.

Disputou-se em Inglaterra, se hum homem, que fez Seguro de vida, sendo achacado de gota, e atacado de violentos accessos de espasmos, e convulsões, e tinha na Apolice proposto a garantia de *boa saude*, declarando a idade de 78 annos, falecendo dahi a menos de anno, disputou-se digo, se neste caso era nulla a Apolice por falta de cumprimento da garantia. Provou-se com authoridade dos Medicos, que os espasmos, e convulsões eraõ symptomas incidentes da gota. O Relator da cousa, o Lord Mansfield, julgou a favor do Segurado, pelas razões seguintes. A imperfeiçaõ da linguagem, diz elle, he tal, que naõ temos palavras para todas as idéas differentes; e por tanto nos contractos he necessario examinar, e conhecer a real intençaõ das partes pelo contexto do contracto, e materia sujeita. Na presente Apolice foi garantido, que o Segurado estava em boa saude. Semelhante garantia naõ significa que o homem naõ tenha em si algumas sementes de enfermidades. Todos nascemos, e nos conservamos com principios de dissoluçaõ, e mortalidade. Hum homem sujeito a gota, tem vida capaz de ser segurada, se elle naõ tem outra alguma enfermidade, de que resulte a morte por necessidade absoluta, e immediata causa.

Como he regra certa, que huma vez que os riscos principiáraõ a correr por conta dos Seguradores, adquirem logo direito á totalidade do premio, ainda que o Segurado mudasse, hum momento depois, de vontade no plano da aventura, a mesma regra tem igual applicaçaõ ao Seguro de vida; de sorte, que se o Segurado falecer hum dia depois da assignatura da Apolice, o premio he inteiramente adquirido aos Seguradores.

CAPITULO XXVI.

Do Seguro da liberdade.

COmo entre os riscos maritimos he certamente huma das mais tristes consequencias o cahir qualquer Navio em poder de Piratas, como saõ em todos os tempos os das Costas de Barbaria, que reduzem a cativeiro os miseraveis Navegantes; (1) e sempre seja hum mal gravissimo ficar prizioneiro de Corsario, e Embarcaçaõ inimiga, he evidente a avantagem, que resulta de segurar qualquer pessoa a sua liberdade no transporte do mar, principalmente em tempo de guerra, ou nas viagens expostas aos ataques dos Barbarescos; a fim de ter a certeza do seu resgate, ou indemnizaçaõ dos prejuizos pessoaes, no caso de ser apresado.

As Ordenanças de Marinha de França Artigo IX. estabelecem, que todos os Navegantes, Passageiros, e outras pessoas poderáõ fazer segurar a liberdade de suas pessoas; e neste caso as Apolices conteráõ o nome, o paiz, e lugar da residencia, a idade, e qualidade daquelle que se faz segurar, e bem assim o nome do Navio, do Porto, donde elle deve partir, e do seu ultimo destino; a somma, que será paga no caso de preza, tanto pelo resgate, como pelas despezas da tornaviagem; a quem será entregue o dinheiro do mesmo resgate, e debaixo de que pena.

Neste Seguro, bem como em todos os mais, a quantidade do premio regula-se pela idéa, que o Segurador fórma da grandeza, e probabilidade do perigo.

Póde-se na Apolice taxar logo a somma segurada, e o tempo da duraçaõ do risco, da mesma sorte que nos Seguros de outros objectos, segundo he disposto no Artigo III. das ditas Ordenanças; porém se naõ he determinado na Apolice, o risco fica logo correndo desde a partida até á volta do Navio, segundo a decisaõ geral do Artigo V. das mesmas Ordenanças.

Se a Apolice fixa huma somma certa, como o preço do resgate, os Seguradores ficaõ obrigados a satisfazella desde o momento em que a pessoa segurada for cativa.

Se o Navio, em que se transportava a pessoa, que requereo o Seguro da sua liberdade, he aprezado pelos Barbarescos, e reprezado por Christaõ, e a dita pessoa já cativa recobra por este meio a sua liberdade, os Seguradores naõ podem recusar a satisfaçaõ da somma segurada; pois, pelo facto da preza, ficou verificada a condiçaõ de semelhante Seguro; o que tem igualmente lugar, se a pessoa cativa teve algum outro meio de fugir, e restituir se á sua liberdade.

(1) Emerigon Cap. 8. Sec. 2. e Cap. 12. Sec. 21. e seguinte.

Por identidade de razaõ he devida aquella somma, se o cativo morreo; e por tanto seus herdeiros tem direito de haver dos Seguradores a somma segurada.

Póde-se tambem fazer o Seguro da liberdade sem especificaçaõ da somma segurada, cujo Seguro tem effeito muito distincto daquelle, em que se taxa a dita somma; pois, quando esta he expressamente limitada, se o Segurado cahe em cativeiro, os Seguradores naõ saõ obrigados a prestar mais do que a mesma somma, ainda que seja requerido maior preço para o resgate: porém se naõ he fixa a somma segurada, como neste caso a evidente intençaõ do Segurado he ser a todo o evento restituido á liberdade, se cahir em poder de inimigos, o Segurador deve satisfazer toda, e qualquer quantia que se exigir, para ser o cativo, ou prizioneiro, que se fez segurar, posto fóra do estado de cativo, ou prizioneiro, com as despezas, perdas, e damnos; pois, tendo esta obrigaçaõ por objecto huma divida taõ sagrada, o Segurador naõ póde ser attendido com o pretexto de se ter requerido pelo resgate hum preço excessivo, de que naõ cogitára no acto do Seguro; porque deve-se presumir, que calculára o premio com attençaõ á incerteza da somma do mesmo resgate; e naõ he justo que o Segurado, que se precaucionou com o Seguro indefinido, fique privado da esperança, e fruto do seu contrato.

Se o cativo, sendo resgatado, for de novo tomado pelos Barbarescos, os Seguradores naõ saõ obrigados a pagar segundo resgate; pois, tendo huma vez satisfeito a sua obrigaçaõ, naõ podem ser compellidos a outro encargo.

Para prevenir-se este inconveniente, póde-se fazer segurar o feliz retorno do resgatado ao lugar do destino, fazendo-se logo o Seguro do preço do resgate. (1) As Ordenanças de Marinha de França, Artigo XI., determinaõ que „ Poderáõ aquelles, que resgatarem os cativos, fazer segurar sobre as „ pessoas que tirarem da escravidaõ, o preço do resgate, que os Seguradores „ seraõ obrigados a pagar, se o resgatado na sua volta for retomado, morrer „ affogado, ou perecer por outro modo, á excepçaõ de morte natural. „

Esta decisaõ he conforme á Justiça; porque em virtude deste Seguro, se o resgatado, vindo de volta, he retomado, a somma segurada, que os Seguradores devem logo pagar, serve para resgatallo de novo; se he morto, ou affogado, a somma segurada indemnizará aos resgatadores da despeza já feita; se porém morre de morte natural, sendo este hum successo commum a todos os homens, e procedido da perivel natureza de todo o vivente, cessa logo o effeito do Seguro, mas neste caso os Seguradores tem direito ao premio, pois na verdade corrêraõ os riscos da repreza, e morte funesta do resgatado.

C A-

(1) Emerig. Cap. 8. Sect. 3. Vid. Valin ao Art. XI. Ord. Mar. Franc. tit. dos Seguros.

CAPITULO XXVII.

Do Seguro do premio, e do premio dos premios.

ALGUNS Authores tem pensado que o Seguro do premio he essencialmente injusto, e nullo; porque sendo o premio o preço do perigo, parece de sua natureza incapaz de formar materia do Seguro; (1) porém como o premio, e despeza do Seguro, que o Segurado paga, he para elle huma perda, e prejuizo effectivo, e tem por objecto hum valor real, e certo, sendo o fim do Seguro poder cada hum fazer transportar os seus effeitos sem perda do capital, naõ se póde considerar que o Seguro do premio seja repugnante á Justiça, considerada civilmente, e segundo o estilo mercantil das grandes Praças; sendo antes coherente ao fim do contracto, que naõ he outro mais do que constituir o Segurado a abrigo de toda a perda de seus fundos, expostos aos perigos da navegaçaõ.

Por identidade de razaõ se póde fazer segurar o premio dos premios até total extinçaõ de qualquer quantia, que o Segurado, no caso de sinistro, poderia perder, senaõ tivesse feito este Seguro.

Em Inglaterra, França, Hollanda, Italia, e outros mais Paizes Commerciantes, he licito, e válido o Seguro do premio, e do premio dos premios, a que se ajunta o do custo do Seguro, isto he, da commissaõ, corretagem, e mais despezas dos Officiaes da Casa do Seguro. Taes Seguros foraõ introduzidos para o fim de naõ soffrer o Segurado prejuizo, ou desfalque algum do seu capital destinado ao transporte maritimo, e por isso póde o que requer o Seguro fazer incluir na Apolice o premio dos premios até serem estes absorvidos, ainda na menor fracçaõ. O cálculo he facil, e qualquer o póde vêr no exemplo que traz Emerigon. (2)

(1) Emerigon Cap. 3. Sec. 1. e seg. Cap. 8. Sec. 12. e 13. Weskett v. *Premium.*
(2) Cap. 3. Sec. 2. §. 5. e Cap. 8. Sec. 13. e 14. Vid. Valin ao Art. 20.

CAPITULO XXVIII.

Do Seguro de soldadas.

SOLDADAS saõ o salario, que se paga ás gentes do mar por conduzirem o Navio, ou Embarcaçaõ ao porto do destino. (1) Ellas só se vencem, e saõ devidas, quando effectivamente o Navio, ou Embarcaçaõ chega ao mesmo porto. As soldadas por vencer naõ podem ser objecto de Seguro; pois que naõ formaõ hum objecto fysico, e existente no Navio: he hum mero crédito condicional, dependente da sorte da navegaçaõ: he hum proveito, e recompensa futura. Se as gentes do mar saõ prividas desta recompensa por algum accidente maritimo, como naufragio, preza, etc. que impede chegar o Navio ao porto do destino, póde-se dizer, que saõ privados de hum ganho; mas naõ he verdade o terem soffrido alguma perda do seu patrimonio já existente.

Pelo que he regra adoptada em todos os Estados Commerciantes, que as gentes do mar naõ podem segurar as soldadas, que naõ recebêraõ, nem vencêraõ. He tambem disposiçaõ do Artigo XV. das Ordenanças da Marinha de França, Titulo dos Seguros.

A principal razaõ de se naõ admittirem taes Seguros he o receio de que as gentes do mar, na certeza de receberem a todo o tempo as suas soldadas por meio do Seguro, fossem menos zelosos na conservaçaõ do Navio, no qual naõ tivessem interesse proprio, como poderia acontecer, portando-se com cobardia, e negligencia em occasiaõ de combate, naufragio, ou outro perigo semelhante.

Mas se as gentes do mar tivessem recebido adiantado algum dinheiro por conta dos seus salarios, e com elle comprassem mercadorias, naõ ha impedimento algum de as fazerem segurar; visto que neste caso céssa o motivo da disposiçaõ da Lei; pois que já se verifica o interesse, que o Segurado tem em que cheguem salvas as ditas mercadorias, e o Navio que as transporta, para conseguir o proveito, que espera na sua venda.

CA-

(1) Emerig. Cap. 8. Sect. 10. Valin ao Tit. 15. das Ord. Mar. de Franc. Pothier *des Assur.* N. 36. e seg. Weskett v. *Wages.*

CAPITULO XXIX.

Do Seguro do dinheiro dado a risco.

O Artigo XVI. das Ordenanças da Marinha de França prohibe ao que toma dinheiro a risco fazello segurar, (1) sob pena de nullidade do Seguro, e de castigo corporal. Esta decisaõ he justa; porque: 1.º quem toma taes dinheiros, naõ corre risco algum de perdellos, por serem todos os riscos por conta da pessoa que os deo; e por tanto falta-lhe a materia do Seguro, que he o risco da cousa exposta á navegaçaõ: 2.º porque, em caso de sinistro, aquelle, que tomou dinheiro a risco ficaria descarregado de toda a obrigaçaõ a respeito da pessoa que deo o dinheiro, e ao mesmo tempo receberia outra igual somma total em puro ganho, sem ter o menor titulo; antes tiraria vantagem da desgraça de outro, o que he contrario á humanidade: 3.º porque, sendo o Seguro hum simples contracto de indemnidade do prejuizo soffrido, repugna á natureza do contracto, que elle procure pelo Seguro hum beneficio, naõ tendo receio algum de perda.

Porém se o que tomou dinheiros a risco compra com elle effeitos, que na estimaçaõ geral valem mais do que a importancia da quantia tomada a risco, naõ ha dúvida que póde segurar o excedente da mesma quantia; porque se póde segurar todo o valor real, que o Proprietario arrisca de perder.

O que deo dinheiro a risco, póde segurar o seu capital, que arriscou. Esta he a opiniaõ de muitos Authores; posto que tambem haja quem a combata com o fundamento de que por este modo o emprestimo de dinheiro a risco se converteria em hum contracto usurario; pois cessando o risco maritimo por causa do Seguro, naõ ficaria titulo legitimo de se perceber o premio além da sorte, ou capital emprestado.

Com tudo, o interesse, e uso mercantil tem geralmente estabelecido a prática daquelles Seguros, que se podem considerar como hum reseguro, de que em seu lugar se tratará.

CA-

(1) Emerig. Cap. 8. Sect. 11. Vid. Valin ao Art. 16. e 17. tit. dos Seguros.

CAPITULO XXX.

Do Seguro do frete.

O Frete he hum salario, que se paga ao Capitaõ do Navio, ou Mestre da Embarcaçaõ, em beneficio do Proprietario, ou Armador, com a condiçaõ tacita, que elle transportará as mercadorias, ou os passageiros, ao lugar, ou porto do destino, indicado no Conhecimento, que assignou o mesmo Capitaõ, ou Mestre. (1)

Como he do interesse geral do Commercio, que os Navios cheguem ao lugar do destino, e se evite, ou previna toda a possibilidade de fraude da parte do Capitaõ do Navio, por isso he estabelecida a regra: que todas as vezes que se naõ faz este transporte, seja por caso fortuito, seja por falta do Capitaõ, o frete naõ he devido. (2) Por tanto, naõ se deve frete algum das mercadorias perdidas por naufragio, encalhe com fractura do Navio, pilhagem, de piratas, ou preza de inimigos; salvo se tiver havido ajuste entre o Capitaõ, ou Proprietario do Navio, e o Carregador, de se dever frete, naõ obstante qualquer accidente. E supposto alguns Authores digaõ, que naõ póde valer este tracto por causa das fraudes, que a certeza do ganho poderia occasionar da parte do Capitaõ, com tudo ha outros que affirmaõ a sua validade, por naõ repugnar á essencia do contracto, logo que se naõ provar fraude da parte do mesmo Capitaõ no acontecimento de algum desastre, que sobreviesse por força maior, que naõ estava em seu poder evitar, e que o impedio levar o Navio ao porto do destino.

Ordinariamente o frete naõ he pago, senaõ no lugar da descarga; mas naõ ha impedimento algum de se pagar adiantado por ajuste entre o Carregador, Fretador e o Proprietario do Navio, ou Embarcaçaõ, ficando o mesmo Carregador, ou Fretador com direito de tornar a haver a si o mesmo frete, se por caso fortuito, ou por facto do Capitaõ, ou do Proprietario se naõ effeituou a viagem, e naõ foi transportada a cousa ao lugar do destino: para este effeito póde intentar a acçaõ do *indebito*, ou a que em Direito Civil se diz: *Condictio causa data, causa non sequuta.*

O frete *naõ vencido* naõ póde ser objecto do Seguro; porque semelhante frete he hum proveito, ou lucro incerto; he o preço de huma navegaçaõ feliz, e o fruto civil do Navio; he hum beneficio futuro, mas naõ effectivo ao tempo do contracto: naõ póde por tanto ser materia do Seguro, que, por sua natureza, instituiçaõ, e fim, só póde recahir sobre valores, e cousas realmente existentes ao tempo em que se faz o Seguro; e naõ tem por objec-

---

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 8. Weskett v. *Freight.*

(2) Ord. Mar. Franc. Tit. *du Fret.* Art. 18.

jecto a accumulaçaõ de lucros do Segurado, mas sim a mera indemnidade de qualquer prejuizo, que possa acontecer por caso fatal á cousa segurada, exposta aos perigos da navegaçaõ. Coherente a estes principios, as Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XV., prohibem o Seguro dos fretes por vencer.

Em alguns paizes, como na Italia, he permittido segurar o frete por vencer, como attesta Roccus na Nota 96, accrescentando, que neste caso os Seguradores até saõ responsaveis pelas despezas feitas na cobrança do frete segurado.

Quando porém se estipula frete adiantado, ou he promettido a *todo o successo*, (1) os Carregadores podem segurallo; porque este frete he já adquirido ao Proprietario, ou Armador por virtude de semelhante contracto; e fórma huma despeza, que elles se arriscaõ a perder, se por fortuna do mar o Navio naõ chega ao lugar destinado.

Mr. Millar nos seus Elementos do Seguro pag. 230 certifica, que em Inglaterra, onde se admitte o Seguro dos proveitos esperados, costuma-se fazer distinçaõ entre *gross and nett freight*, isto he, entre o frete illiquido, e liquido. Frete liquido entende-se o lucro, que remanesce do Navio, deduzidas as soldadas da Equipagem, e despezas do costeio, e expediçaõ. Quanto a este remanescente, a prática admitte segurar-se, e cobrar-se, no caso do sinistro. As Ordenanças de Marinha de Amsterdaõ authorizaõ positivamente semelhantes Seguros.

Veja-se o calculo, que fórma a este respeito Mr. Weshett no seu Diccionario, (2) verb. *Freight*. Elle he o prático o mais acreditado sobre os Seguros de Inglaterra; e por tanto deve considerar-se o melhor guia para as frequentes Commissões de Seguro de Navio, que se costumaõ fazer de Lisboa para Londres. A estreiteza deste ensaio naõ me permitte maior extensaõ na presente materia.

CAPITULO XXXI.

Do Seguro dos lucros das mercadorias.

NA Italia he permittido fazer segurar o lucro, ou o proveito esperado das mercadorias; (3) mas he prohibido pelo Artigo XV. Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg. Assim o parece exigir a natureza do Seguro, que he hum simples contracto de indemnidade, e naõ hum titulo lucrativo. O proveito esperado das mercadorias depende de hum successo incerto, e de huma negociaçaõ futura.

(1) Vid. Emerig. Cap. 17. Sec. 9.

(2) A Completo Digest of the theory laws, and prattice of Insurance.

(3) Emerig. Cap. 8. Sect. 9.

ra. Este proveito he imaginario, e póde ser absolutamente quimerico: elle naõ se acha no Navio, nem he exposto aos riscos do mar; e por consequencia naõ póde ser materia de Seguro, que só tem por objecto os mesmos riscos.

Mas quando o proveito he já feito, e realmente adquirido, o proprietario da cousa póde segurallo; porque este lucro he huma maioria, que se accumulla á cousa segurada, e lhe augmenta o valor real, tendo consistencia fysica, e civil, segundo a estimaçaõ geral da Praça. Por tanto, se alguem segurar huma carregaçaõ de valor determinado de ida, e volta de qualquer Embarcaçaõ, chegando esta ao porto destinado; tendo o Segurado aviso de se haver vendido a carregaçaõ com lucro, ou beneficio consideravel, naõ ha repugnancia alguma de se fazer segurar o retorno, assim do valor premitivo da carregaçaõ do porto da sahida, como do lucro adventicio, e certo, que já consta ter accrescido.

A simples esperança de algum lucro póde fazer objecto de qualquer especulaçaõ mercantil, bem como do contracto da venda, ou de huma aposta, ou jogo, como v. g. quando se compra o lanço da rede; mas naõ póde ser materia do Seguro; porque repugna á natureza de semelhante contracto, que se restinge á simples operaçaõ de indemnidade: do contrario, dar-se-hia pretexto, e occasiaõ a muitas fraudes em infracçaõ das Leis, e prejuizo do Commercio, como já se tem notado em varios lugares; e mais extensamente se dirá na Segunda Parte Capitulo V., quando tratarmos do Seguro por modo de aposta.

CAPITULO XXXII.

Dos riscos maritimos.

RIsco maritimo, ou perigo de mar, he contingencia, ou hasar de perda total, ou parcial, a que he exposto qualquer Navio, ou Embarcaçaõ, seus apparelhos, carga, ou pessoas ahi existentes, assim no porto, como no curso de alguma viagem. (1) Já no Capitulo II. indicámos, que os riscos maritimos podem ser ou *reaes*, ou *ideaes*: aquelles saõ os que verdadeiramente corre a cousa segurada, em quanto naõ chega a salvamento ao lugar do destino; estes saõ os que simplesmente se receiaõ ao tempo em que já a cousa segurada está fóra de perigo. O objecto dos riscos ideaes naõ he alguma entidade que possa acontecer; mas hum acto intellectual, pelo qual o Segurado considera pendente o perigo da perda, e, na incerteza do exito final da navegaçaõ, se precaciona com o Seguro; quando aliàs a cousa segurada na rea-

(1) Emigid. Cap. 12. Baldasser Part. 4. tit. 7.

realidade se acha salva, ou perdida. Estes riscos de mero temor do Segurado se verifica nos Seguros feitos *sobre boa*, *ou má nova*, ou com a clausula *perdido*, *ou naõ perdido*, de que trataremos em lugar distincto. (1)

O proprio, e caracteristico objecto do Seguro he constituir se o Segurado em huma situaçaõ de espirito, que fique fóra, naõ só de perigo, ou risco de perda, mas até do receio della, contando com a certeza da responsabilidade do Segurador. Esta he a intelligencia, e distincçaõ grammatical dos adjectivos latinos: *totus*, e *securus*, marcada elegantemente por Seneca: *Tuta scelera esse possunt, secura non possunt.*

Como os riscos maritimos tem por objecto as perdas acontecidas no mar; e estas, sendo muito variadas, podem proceder de differentes principios, qus, segundo a natureza do contracto do Seguro, ora gravaõ, ora desobrigaõ ao segurador, he necessario estabelecerem-se as regras, que fixaõ estas differenças, que saõ taõ essenciaes á validade do contracto, e á certeza do direito do Segurado.

As perdas de mar podem ter sua origem, e immediata cousa: 1.º da perivel natureza, intrinseco defeito, ou vicio proprio da cousa exposta aos riscos da navegaçaõ: 2.º de facto do Segurado, seus agentes, e Propostos: 3.º de falta, ou delicto do Capitaõ, e equipagem, e mais navegantes: 4.º de caso fortuito, extraordinario, imprevisto, e força maior a que se naõ póde resistir, e precaver pela providencia humana, e que se comprehende na generalidade da expressaõ de *fortunas do mar.*

CAPITULO XXXIII.

Dos riscos, e perdas, que saõ a cargo dos Seguradores.

PELA natureza do contracto do Seguro, entende-se geralmente serem a cargo dos Seguradores os riscos, e perdas, que sobrevem por mera fortuna de mar, força maior, e accidente infeliz, e irresistivel, que ou he imprevisto, ou ainda que se pudesse prever, he com tudo incerto, e incalculavel pela prudencia humana, o tempo, e quantidade da perda. (1)

Estes riscos, e perdas procedem ou de immediata acçaõ dos elementos, e causas naturaes, ou da intervençaõ da agencia humana. Pelo que os Seguradores saõ responsaveis naõ só pelos infortunios occasionados pela violencia dos ventos, e das ondas, pelo fogo, que dos raios, e outros meteóros celestes, quer excitado dentro da Embarcaçaõ pelo abrazamento de materias inflammaveis nella conteudas, como da polvora, fermentaçaõ de lans,

---

(1) Vid. infra Cap. 49. e 50.
(2) Emerig. Cap. 12. Baldas. Part. 4. tit. 8.

e outros casos extraordinarios; senaõ tambem pelos mais infortunios, e desastres, que succedem pela força dos homens, justa, ou injusta. A esta classe de perigos, e perdas, pertencem as prezas feitas pelos inimigos, e piratas; detençaõ, ou embargo dos Principes, e Potencias Soberanas, ou de quaesquer pessoas, que estaõ em poder.

Nas Apolices ordinarias costumaõ-se declarar os riscos, a que os Seguradores se sujeitaõ em todas as Nações Commerciantes, e saõ os seguintes: de mar, ventos, tempestades, naufragios, varações, abordagens; mudanças forçosas de derrota, viagem, e Navio; aleijações, fogo, preza, pilhagem; reprezalias, detenções de Reis, Principes, e Povo Soberano; declarações de guerra, e todos os casos cogitados, e naõ cogitados, de que possa resultar prejuizo ao segurado. (1)

Em algumas Nações se enumeraõ nas Apolices entre os riscos maritimos, a barataria do Mestre, e marinheiros. Em Inglaterra todas as Apolices tem esta clausula; em Portugal ella se julga expressamente excluida, debaixo da clausula de *rebeldia de Patraõ*. Segundo os principios do contracto do Seguro, semelhante risco, como adiante diremos, naõ pertence propriamente á *fortuna de mar*, ainda que ahi possaõ acontecer os damnos derivados da má conducta do Capitaõ, e equipagem; e supposto se admitta o Seguro de tal risco, com tudo, elle naõ se entende debaixo da generalidade de perigos de mar, nem ainda dos casos cogitados, e naõ cogitados, solitos, e insolitos, ordinarios, ou extraordinarios, e d'outras clausulas amplissimas, que he de estillo inserir-se nas Apolices; mas he necessario huma especial declaraçaõ, para que seja a carga dos Seguradores. (2)

O effeito da generalidade destas clausulas he, que os Seguradores saõ obrigados a responder por todos os damnos sobrevindos no mar no Navio, seus apparelhos, e carga, por qualquer dos ditos accidentes; com tanto que procedaõ de caso meramente fortuito, e força maior, se aliás semelhante generalidade naõ he limitada por contraria, ou diversa clausula manuscrita na Apolice; pois, como se notou no Capitulo IV., naõ saõ as clausulas impressas as que decidem dos termos do contracto, e obrigaçaõ do Segurador; mas sim as que se achaõ escritas no branco da mesma Apolice por ajuste das partes, que podem modificar, restringir, e ainda derogar aquellas, naõ sendo contra a natureza do contracto, e em contravençaõ ás Leis do paiz, ou Direito das Gentes; de sorte, que o Segurador naõ fica obrigado, senaõ pela perda resultante do risco especifico, que se declarou na Apolice.

Pelas Ordenanças de França (3) he estabelecido, que se depois de sahir de algum porto o Navio, sobre que se fez o Seguro, naõ houveraõ mais noticias do mesmo Navio, passado hum anno nas viagens communs, a contar da

(1) Vid. Valin ao Art. XXVI. Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg.

(2) Vid. infra Cap. da *Barataria*.

(3) Tit. dos Seguros Art. LVIII. que se acha adoptado pelo Art. XIX. da Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa.

da data da sahidá, e depois de dous annos para as de maior distancia, suppôem-se elle perdido no mar; o Segurado tem direito de fazer o abandono aos Seguradores, passado aquelle tempo, e pedir-lhes pagamento da somma de que se fez o Seguro, sem ser obrigado a produzir algum certificado de perda. (1)

Porém isto naõ tólhe, que ainda em algum caso muito extraordinario, naõ possa apparecer salvo em algum porto o Navio que se julgava perdido; e entaõ os Seguradores tem direito de repetir do Segurado o que pagáraõ, pela *Acçaõ do indebito;* porém se o Segurado for achado insoluvel a esse tempo, ou já tivesse falecido, o direito dos Seguradores se constitue ineffícaz, e se considera extincto, como em consequencia da fatalidade derivada da generalidade do Seguro, que fizeraõ de todos os riscos maritimos, hum dos quaes vem a ser aquelle, de se naõ saberem noticias do Navio, pelo longo espaço do tempo acima dito.

He manifesta a justiça desta decisaõ; pois seria iniquo que o Segurado esperasse por hum tempo indefinido para haver a satisfaçaõ do seu capital, que aliàs havia segurado, contando com a certeza do peremptorio embolso, logo que o Navio, em que se corréraõ os riscos, naõ houvesse chegado a seu destino, em tempo razoado, fóra do qual, no curso ordinario da navegaçaõ, se deve presumir perdido.

CAPITULO XXXIV.

Dos riscos, e perdas, a que o Segurador naõ he obrigado.

AS perdas procedidas da perivel natureza, intrinseco defeito, ou vicio proprio da cousa exposta aos riscos da navegaçaõ, naõ saõ objecto do Seguro, nem os Seguradores em consequencia respondem por ellas. (2) Esta regra he sem excepçaõ em materia de Seguros; e acha-se estabelecida pelos Regulamentos maritimos de todas as Nações. As Ordenanças da Marinha de França, Artigo XXIX. dos Seguros, dispoem da maneira seguinte: *Os descahimentos, diminuições, e perdas, que acontecem pelo vicio proprio da cousa, naõ seraõ a cargo dos Seguradores.*

Desta regra se deduz, que os Seguradores naõ saõ obrigados a pagar as perdas, que resultaõ do ordinario desfalque, e deterioraçaõ da quantidade, e qualidade dos liquidos, comestiveis, e outros generos de Commercio, sujeitos a diminuirem-se, alterarem-se, ou corromperem-se por fermentaçaõ in-

(1) Vid. Valin Commentar. ao Art. 58. das ditas Ordenanç.

(2) Baldasseron. Part. 4. tit. 8. Emerig. Cap. 12. Sec. 1. e seguint. Magens Part. 1. §. 50. Pothier num. 66.

intestina, e escoamento, ou evacuaçaõ insensivel. A esta classe pertencem os vinhos, e todos os liquores, e substancias espirituosas; toda a especie de grãos, frutas, farinhas, manteigas, queijos, tabaco, sal, e quaesquer provisões salgadas. Por isso em todas as Praças costuma se, nos Seguros de taes mercadorias, dar-se a favor dos Seguradores certo abatimento no valor das mesmas, attendendo-se á sua natural, e ordinaria deterioraçaõ em quantidade, e qualidade, que se deve esperar no curso da viagem. (1)

Igualmente naõ saõ os Seguradores obrigados pela diminuiçaõ que o Navio continuamente tem no seu valor, em razaõ do continuo choque maritimo, e insensivel prejuizo, causado pela demora nos portos, e roedura dos insectos, e vermes, que se insinuaõ pelos póros das madeiras, e aceleraõ a sua ruina. (2) Como esta diminuiçaõ de valor he inevitavel, naõ póde ter objecto de Seguro, que só deve recahir sobre successo incerto, e perda, que he possivel naõ acontecer.

Por identidade, e ainda por maioria da razaõ os Seguradores naõ respondem pelas perdas procedidas da innavegabilidade do Navio, isto he, de vicio intrinseco de sua construcçaõ, idade, ou exterior ruina, que lhe sobreviesse por algum accidente, que o reduzisse a estado de naõ poder navegar, sem imminente perigo de submersaõ, e naufragio: o que mais circunstanciadamente explicaremos na Segunda Parte, Capitulo da Innavegabilidade.

Tambem naõ póde ser objecto de Seguro a perda resultante de falta, e menos ainda de delicto do proprio Segurado; porque seria iniquissimo, e intoleravel, fazer-se qualquer pessoa de sua falta, ou fraude, titulo de adquirir, e indemnizar-se pelos bens alheios da perda de que elle só fosse o author; do contrario dar se-hia occasiaõ a malfeitorias do Segurado.

Da mesma sorte os Seguradores naõ respondem pelos factos dos Commissarios, Agentes, ou Prepostos dos Segurados; porque estes devem a si imputar o fazer uso do ministerio de pessoas capazes de faltarem a seu dever, por negligencia, ou fraude.

Emerigon diz, que naõ póde desapprovar o pacto, pelo qual o Segurado estipulasse, que os Seguradores seriaõ responsaveis pela falta de seus Prepostos: e funda-se no Artigo XXVIII. das Ordenanças de Marinha, Titulo XXVIII. dos Seguros, e Titulo XII. dos Contractos de grossa aventura, em que he permittido aquelle pacto; mas tambem reconhece que devem-se entender estes Artigos salvas as excepções de Direito competentes aos Seguradores, se puderem mostrar collusaõ, ou fraude entre o Segurado, e seu Preposto; sendo porém a prova a cargo dos mesmos Seguradores; e para ser attendivel a defeza destes, naõ he preciso que elles próvem, que a falta, ou fraude do Segurado, e seus Prepostos, tenha directa, e necessariamente occasionado o sinistro; mas basta que este dalli se derivasse.

Ha certos riscos, e perdas, a que os Seguradores naõ saõ sujeitos sem hu-

(1) Veja se a Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa Art. 22.

(2) Millar. pag. 134. Wesket verb. *Wear and tear.*

huma convençaõ especial, e saõ os que se derivaõ dos factos do Capitaõ, e Equipagem. Pelo que, se nas Apolices naõ ha clausula de Segurar se tambem *a barataria do Patraõ*, *e Equipagem*, os Seguradores naõ saõ obrigados aos sinistros, e avarias, que se provarem terem procedido de culpa, ou delictos das gentes do mar. Por tanto, mostrándo-se que naõ fora feita a estiva competente á lotaçaõ do Navio, ou que estava sobre-carregado, ou que a carga naõ estava posta em boa ordem, e lugar proprio, como v. g. na cuberta, de que resultasse naõ poder o Navio aguentar, e, perdendo o equilibrio, adornar, ou soçobrar-se; ou ainda que fosse posta a carga em lugar competente, com tudo naõ se tivesse feito o arranjamento conveniente, ou se houvessem misturado generos incompativeis, cuja contiguidade, e vizinhança contribuisse para estrago, e ruina reciproca dos mesmos; ou que naõ foraõ bem fechadas as escotilhas, de que procedesse avariarem-se os effeitos pelas humidades superiores; ou que os Marinheiros abandonáraõ o Navio em occasiaõ de perigo, ou commettéraõ alguma vilania, que désse causa á sua perda, nestes, e outros casos semelhantes, os Segurados naõ tem outro recurso mais, do que contra o Capitaõ, e Proprietario, ou Armadores do Navio, que saõ responsaveis pelos factos dos seus Prepostos, que podem ser demandados pela que em Direito se chama *Acçaõ Exercitatoria.*

Semelhantemente, os Seguradores naõ respondem pelos furtos feitos no Navio pela Equipagem; por serem estes a cargo do Capitaõ, que os admittio, e tem debaixo de seu commando, e disciplina. (1)

Se o damno aconteceo por falta, ou delicto dos passageiros, o Segurador he responsavel; porque entra este sinistro na generalidade dos perigos, e fortunas do mar; e naõ se podem attribuir á barataria do Patraõ, que só pertence aos factos do Capitaõ, e Equipagem: bem entendido porém, que isto procede quando os passageiros naõ saõ os proprios Segurados, Proprietarios, ou Carregadores do Navio, ou que tenhaõ tomado dinheiros sobre elle. (2)

A revolta da Equipagem naõ he a cargo dos Seguradores, se na Apolice elles naõ se carregáraõ da barataria do Mestre, e Marinheiros. Em que casos se possa dizer verificada esta rebelliaõ, ou revolta, póde-se ver em Emerigon Capitulo XII. Sec. VII.

A deserçaõ, ou abandono, que as gentes do mar fazem do Navio em occasiaõ de perigo, no curso da navegaçaõ, está nas mesmas circunstancias que a revolta. As Apolices de Lisboa tem expressamente a clausula de que dos riscos maritimos exceptuaõ: *A rebeldia do Patraõ, e o abandono dos bens segurados.* (3)

Se depois do Seguro feito, o Proprietario do Navio o deixa ficar por lon-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 5.

(2) Vid. Emerig. Cap. 12. Sec. 6.

(3) Vid. Emirig. log. cit. Sec. 8.

longo espaço de tempo, como v. g. hum anno, ou mais, sem o expedir para a viagem, que faz o objecto do Seguro, o Segurador deve ser relevado da responsabilidade. Emerigon, que propoem esta doutrina, confirmada por Arestos de Tribunaes de Commercio, refere Sentenças contrarias, pelas quaes os Seguradores foraõ obrigados ao pagamento do Seguro sobre o Navio, que se havia perdido por estar varios annos em hum porto, depois de seguro, sem ter seguido o destino da viagem segurada. Aquelle Anthor pertende de algum modo justificar estas Sentenças, dizendo, que posto pareça duro que o Navio constituido innavegavel em hum porto remoto, por se ter deixado ocioso muitos annos, seja a cargo dos Seguradores, com tudo, naõ havendo fraude do Segurado, nem Lei positiva, que estabeleça o termo em que devaõ cessar, naquelle caso, os riscos dos Seguradores, devem estes imputar a si o naõ ter limitado na Apolice o tempo do Seguro.

Porém, como a natural, e presumida intençaõ das partes he, que feito o Seguro, o Navio, sobre que se tem de correr os riscos, haja de seguir a viagem segurada, em hum periodo razoado de tempo, parece mais coherente á justiça, que no caso acima dito, naõ se deva julgar a favor dos Segurados; porque naõ deve depender do arbitrio delles o prolongar illimitadamente os riscos dos Seguradores; do contrario dar-se-hia occasiaõ a fraudes dos Segurados difficeis de se preverem, e descubrirem; pois, particularmente nas viagens de ida e volta para lugares remotos, os Seguradores seguem inteiramente a fé dos Segurados, e ignoraõ commummente o tempo da chegada dos Navios; e por tanto póde acontecer que o mesmo Segurado, depois de receber por inteiro o retorno dos effeitos, que tem feito segurar, fizesse depois valer hum Seguro, que elle tivesse requerido sobre effeitos perdidos, affirmando, contra a verdade, que elles eraõ parte do retorno que tinha segurado.

O Segurador tambem naõ he responsavel pela quéda, ou levantamento dos mercados, nem pela fallencia das especulações do Segurado; pois só se obriga a que a cousa chega a salvamento ao lugar do destino, e compôr-lhe o damno na falta, relativamente á real importancia declarada na Apolice; e assim como nada ganha na vantagem que o Segurado póde ter na venda daquillo que segurou, assim naõ póde ser obrigado a resarcir a diminuiçaõ do preço, que as circunstancias locaes, e pessoaes do mesmo Segurado exigirem. (1)

Finalmente elle naõ póde ser obrigado a supportar a perda, que apenas he huma remota consequencia dos riscos, de que se encarregou: porque pela natureza do contracto, e virtual intençaõ das partes, deve haver huma connexaõ entre o accidente, e a perda, de sorte que esta seja hum effeito proximo daquelle, segundo bem explica em alguns casos práticos *John Millar* no seu Tratado *on insurance*, Capitulo II. pag. 188; por exemplo: Fez-se hum Seguro de carregaçaõ de escravos da Costa d'Africa, em que os Segura-

ra-

(1) Weskett verb. *Market.*

radores obrigáraõ-se a responder *pela mortalidade por motim, ou levantamento dos mesmos escravos:* rebellaõ-se estes no mar; e, sendo subjugados, huns morrem no conflicto, outros lançaõ se ao mar, outros se despedaçaõ por desesperaçaõ, muitos perecem por naõ quererem tomar alimento, ou por beberem agua salgada, e alguns falecem depois de febres, e outras molestias. O Segurador responde pela morte dos primeiros, que perdêraõ a vida no combate, ou immediatamente pelas feridas que recebêraõ, e naõ pela dos ultimos, que matáraõ a si proprios, ou que morrêraõ de enfermidades, posto que originadas de malllograçaõ da sua tentativa.

Póde-se pôr outro exemplo. O Capitaõ de hum Navio praticou hum contrabando, pelo qual, segundo as Leis do paiz, como Inglaterra, ficou o Navio, e sua carga immediatamente sujeita a confisco. Com tudo, depois de ter chegado a salvamento ao porto do destino, e ancorado em boa segurança, passado hum mez, he advertido o contrabando pelos Officiaes publicos, e em consequencia verificado o dito confisco. Na Apolice o Segurador tinha tomado a si a barataria do Patraõ. O Segurado insistia, que a perda resultante do confisco era huma consequencia necessaria da barataria do Capitaõ, que praticára o contrabando, e que por isso devia ser a cargo do Segurador. Mas em Londres o Almirantado decedio o contrario; porque, admittido este raciocinio, naõ cessaria a responsabilidade do Segurador, senaõ quando o Navio cessase de existir; pois, segundo as Leis de Inglaterra, em todo o tempo, commettido o contrabando, permanecia elle sujeito ao confisco, o que he evidentemente absurdo; tanto mais que semelhante damno vinha a ser huma consequencia remota do facto da barataria do Capitaõ.

CAPITULO XXXV.

Do principio, e fim dos riscos, a respeito dos Seguradores.

A REGRA, que fixa o principio, e fim dos riscos, depende do ajuste das partes na Apolice, e fórma huma das clausulas essenciaes da mesma: (1) ella póde variar, segundo as circunstancias do caso, os interesses do Segurador, e Segurado, e estilos das Praças.

Na maior parte das Praças de Commercio, se o Seguro he feito sobre a carga, he declarado nas Apolices, que o risco dos Seguradores começará desde o momento em que os effeitos segurados se embarcaõ no cáes para bordo do Navio, ou Embarcaçaõ sobre que se pertende correr a aventura, e que continuará até serem desembarcadas em terra no lugar do destino, cor-

(1) Baldas Part. 4. tit. 9. Magens Part. 2. §. 87. e Part. 1. §. 42. Emerig. Cap. 13. Sec. 2. §. 3. Pothier des Assurances num. 62. Millar pag. 116. Valin ao Art. 5. tit. des Assurances, e Art. 13. tit. des Contrat. a gross. aventur.

correndo os Seguradores o risco, naõ só no Navio, ou Embarcaçaõ designada na Apolice, mas ainda na lancha, ou bótes, que forem empregados no embarque para bordo do mesmo, e seu final desembarque, sendo hum, e outro feitos em lugar competente, e costumado; pois o Segurado naõ póde arbitrariamente mudallo. Em algumas Praças os Seguradores começaõ a correr os riscos, só depois que os effeitos chegaõ a bordo a salvamento.

Aquella clausula commum das Apolices he saudavel, e muito util a ambas as partes. Por effeito della todos os accidentes, e perdas acontecidas desde o primeiro momento do embarque da carga segurada, posta nas ditas pequenas embarcações de embarque, huma vez que largaõ do cáes para irem para bordo, em que devem ser embarcadas, ficaõ logo por conta do Segurador, com tanto que o Seguro seja feito em boa fé, e o Segurado, antes de requerello, ignore ter acontecido no dito embarque algum damno nos effeitos segurados.

Por via de regra os riscos do Segurado cessaõ, logo que o Navio chega ao lugar do destino; e os effeitos seguros saõ desembarcados de bordo, e postos em terra a salvamento. Como porém naõ seria justo que os riscos do Segurador fossem prolongados por mais tempo do que rezoadamente he necessario para a descarga, por isso em algumas Ordenanças de Marinha he determinado tempo certo para a mesma descarga. Nas de Anvers, Amterdaõ, e Dinamarca se concede taõ sómente quinze dias; nas de Suecia vinte, salvo havendo algum inconveniente notorio, e força maior, ou outro obstaculo attendivel, que naõ esteja em poder do Segurado remover; o que tambem tem lugar pela mesma razaõ, ainda no caso de ser expresso na Apolice o tempo da descarga, pois ninguem he obrigado ao impossivel.

Como a facilidade, e brevidade da descarga de ordinario naõ depende dos carregadores, mas sim do Proprietario do Navio, Capitaõ, e Officiaes das Alfandegas, que retardaõ os bilhetes para os despachos necessarios; ou da concurrencia de mais Navios, e Embarcações, que tambem estaõ a descarga; ou de outras causas extrinsecas, em que os Segurados Carregadores naõ tem influencia, por isso nas grandes Praças, como Londres, Liorne, e outras, naõ he fixo o tempo da descarga; e os riscos do Segurador continuaõ até que os bens sejaõ effectivamente descarregados para terra, havendo opportunidade.

Quando os Proprietarios, ou os Carregedores de hum Navio voluntariamente naõ descarregaõ os effeitos no porto da descarga, para onde eraõ destinados, e querem antes fazer do Navio armazem de seus effeitos, ou para mais commodamente os embarcarem depois para outro, por baldeaçaõ, em tal caso, quaesquer desastres que aconteçaõ, depois de estar o Navio ancorado vinte e quatro horas *com segurança* no porto, e lugar da amarraçaõ, naõ saõ já por conta do Segurador.

Se o Seguro he sobre o corpo, e apparelhos da Embarcaçaõ, os riscos dos Seguradores, segundo o estilo de algumas Praças, começaõ desde que o Capitaõ, ou Mestre principia a tomar estiva para a viagem segurada, até che-

chegar, e ancorar o Navio no porto do destino; e se a viagem segurada era de ida, e volta, aquelles riscos continuaõ até que seja concluida a viagem com a chegada do Navio a salvamento ao porto donde sahira, e se tenha dado fundo com segurança no lugar da amarraçaõ, e ancoradoro commum até vinte e quatro horas, *ou conforme a declaraçaõ que se achar na Apolice.* O effeito desta declaraçaõ he que todos os accidentes acontecidos posteriormente ao tempo assignado para a terminaçaõ dos riscos, saõ já estranhos ao Segurador; assim como lhe pertencem os que acontecem antes desta epoca, correndo elles os riscos.

Em outras Praças começaõ os riscos do Segurador desde que o Navio levanta a ancora, e se faz á véla para o porto do destino. Mas isto, como já se notou, depende do ajuste das partes.

Quando os riscos do Segurador principiaõ a correr, elle immediatamente adquire direito á totalidade do premio ajustado, ainda que o Segurado alterasse depois o plano da aventura, ou fazendo descarregar os effeitos de bordo, ou mudando o destino da viagem do Navio. Porque o risco de huma viagem determinada he cousa individua; e como o Segurador da sua parte estava prompto a correr todos os hazares, até o tempo da conclusaõ da viagem, e podia desde o primeiro momento soffrer a perda, com razaõ póde reter todo o premio, ou exigillo, se lhe naõ foi logo satisfeito, huma vez que conste ter principiado a correr o risco; e a si deve o Segurado imputar o detrimento da paga total do premio, pois voluntariamente mudou o projecto da especifica viagem segurada, sem consultar o Segurador.

CAPITULO XXXVI.

Das perdas por ventos, e tempestades.

NAs Apolices ordinarias, e nas de que fazem uso as diversas Companhias de Lisboa, enumeraõ-se entre os riscos, e perdas maritimas as que procedem de ventos, tempestades, etc. (1) Pelas Ordenanças de Marinha de França, Artigo XXVI., os Seguradores respondem pelos sinistros, e avarias procedidas destas causas. Chama-se *Furacaõ* o vento que sopra com muita irregularidade, e violencia de rumos oppostos, e fazem tornear o Navio á roda de si, com extraordinario abalo, e estremecimento de todas as suas partes. Diz-se *Tempestade*, quando este vento, posto que muitas vezes regularmente dirigido de hum ramo, com tudo, pela sua impetuosidade, perturba os mares com tanta força, que se levanta, e se despenha sobre o mesmo Navio. Hum, e outro accidente podem occasionar a submersaõ, e naufragio de

(1) Baldasseroni Part. 5. tit. 3.

qualquer Embarcaçaõ, ou grande damno nos seus apparelhos, casco, e carga, pelo choque dos mares, encontro, e collisaõ da carga, de que resulte desarvorarem os mastros, quebrarem-se as vergas, e leme, arrancarem-se taboas da quilha, ou costado, ou desunirem-se as junturas dellas, e fazer o Navio extraordinariamente agua, abaterem-se os toneis, e pipas, introduzir-se humidade nos effeitos carregados, posto que ao principio estivessem em boa condiçaõ, e arranjamento, obrigado ao Mestre do Navio a fazer alijamento, arribada a porto vizinho, e até voluntaria varaçaõ, e encalhe por salvar as vidas. (1)

Todos estes damnos, sendo procedidos de mera fortuna do mar, e força maior, saõ a cargo dos Seguradores. Porém se procedêraõ de falta do Capitaõ, por se ter feito á véla em tempo notoriamente tempestuoso, ou por outro motivo, que argua nelle malicia deliberada, ou ainda simples culpa, em materia grave, de cousa do seu officio, e ella se provar relevantemente, os Seguradores saõ isentos de responsabilidade; salvo se houvessem tomado sobre si os riscos da barataria do Patraõ.

Para se prevenirem duvidas, o Capitaõ, que soffreo alguma tormenta, he obrigado, logo que chegar a porto de segurança, fazer o seu *Consulado*, isto he, requerer ás Camaras de Commercio, ou Magistrado competente para taes Actos, que se lhe tome sua fé, e declaraçaõ dos accidentes maritimos, que occasionáraõ as sobreditas perdas, especificando as verdadeiras causas das mesmas, justificando-as, sendo possivel, com as pessoas da Tripulaçaõ, e tirar immediatamente o seu *protesto de avaria*, para salvar o direito dos Interessados no casco, e carga do Navio.

De ordinario os Capitães em semelhantes Consulados trataõ de fazer boa a sua causa, fazendo declarações arbitrarias, a fim de se desonerarem da responsabilidade, a que saõ sujeitos pelo seu máo comportamento, negligencia, ou impericia, de que muitas vezes procedem os damnos acontecidos no

---

(1) O nosso Camões descreve com energia poetica huma tempestade nos seguintes versos.

> Naõ eraõ os traquetes bem tomados,
> Quando dá a grande, e subita procella:
> Amaina, disse o Mestre a grandes brados,
> Amaina, disse, amaina a grande véla.
> Naõ esperaõ os ventos indignados,
> Q'amainassem, mas juntos dando nella,
> Em pedaços a fazem com ruido,
> Q'o mundo pareceo ser destruido.
> O Ceo fere com gritos nisto a gente
> Com subito temor, e desacordo,
> Que no romper da véla, a náo pendente
> Toma graõ somma d'agua pelo bordo.
> Alija, disse o Mestre rijamente,
> Alija tudo ao mar, naõ falte acordo;
> Vaõ outros dando á bomba, naõ cessando;
> A' bomba, que nos imos alagando.

no mar, attribuindo tudo a tempestades, e outros infortunios maritimos; e costumaõ apoiar as suas asserções com o testemunho dos Marinheiros, que naõ conhecem a gravidade do juramento, e propendem a favorecer a quem os commanda.

Porém aos Seguradores he permittido atacar, e convencer de errone o collusivo, e falso o dito *Consulado;* e podendo mostrar que os damnos foraõ produzidos por culpa do Capitaõ, e Equipagem, naõ podem ser constrangidos a prestar satisfaçaõ alguma; naõ ficando em tal caso aos Seguradores outro recurso mais do que contra o mesmo Capitaõ. Porém he de advertir, que sendo difficillima esta prova, rarissima vez será attendivel a resistencia do Segurador; pedindo a boa fé do contracto do Seguro, e o expediente do Commercio, que os Segurados sejaõ indemnizados do sinistro, e avarias procedidas das sobreditas causas, a naõ haver prova relativamente em contrario.

CAPITULO XXXII.

Do Seguro contra o fogo.

HE inquestionavel que entre os riscos do mar hum dos mais calamitosos he o do fogo, que póde resultar ou dos raios, e outros meteóros celestes, ou de bombardeamento de inimigo, e explusaõ de polvora, ou de inflammaçaõ espontanea de materias, e generos combustiveis, que faziaõ parte da carga do Navio, como enxofres, lans, açafraõ, etc. (1) ou por algum accidente de que resultasse o incendio. Naõ ha duvida que os Seguradores saõ responsaveis pelas perdas procedidas de semelhante desastre, e ainda que algumas vezes possa acontecer por descuido, e temeridado das gentes do mar; com tudo, como de ordinario he indemonstravel o gráo de culpa que nisso houvesse, os Seguradores já mais podem eximir-se da indemnizaçaõ.

Ha porém outra especie de Seguro de fogo, que sobrevem em terra ás casas, e armazens; e se póde definir huma especie de contracto, pelo qual o Segurador, em consideraçaõ do premio que estipulou, toma sobre si o indemnizar o Segurado contra todas as perdas que o Segurado possa soffrer na sua casa, ou bens, por causa do fogo, dentro do tempo limitado na Apolice. He escusado entrar aqui na enumeraçaõ das muitas vantagens, que todos derivaõ desta especie de contracto; pois saõ obvias, e bem experimentadas: examinemos taõ sómente as principaes clausulas, e regras, pelas quaes se fazem semelhantes contractos.

Na companhia de Seguro de Londres se providencia, por clausulas expressas, que os Seguradores naõ sejaõ obrigados pela perda, ou prejuizo de fo-

(1) Allan Park Cap. 23. Baldasser. Part. 5. tit. 8. Wesket verb. *Fire.*

fogo acontecido por invasaõ de inimigo estrangeiro, ou de alguma outra pessoa, ou força militar, que tenha poder usurpado, qualquer que seja. Segundo esta clausula, tem sido decidido no Almirantado de Inglaterra, que os Seguradores naõ saõ obrigados, quando o fogo foi lançado em consequencia de invasaõ de inimigos estranhos, ou por interna rebelliaõ dos subditos da Naçaõ, que se levantaõ a fazer guerra contra seu legitimo Soberano com exercito formal. Mas a dita clausula naõ comprehende a perda causada pelo povo em tumulto sem alguma força armada regular, posto que façaõ depredações, ponhaõ fogo ás casas, ou commettaõ outros insultos, e violencias, tomando á força mantimentos, ou taxando lhes o preço arbitrariamente; porque supposto estes actos sejaõ criminosos, e feitos com usurpaçaõ da Authoridade Suprema, com tudo naõ pertence em rigor á classe dos actos feitos por hum poder usurpado propriamente dito; antes recebem a qualificaçaõ juridica de motim, e felonia capital, que se distingue da verdadeira rebelliaõ, e alta traiçaõ. Este caso he profundamente discutido no Juizo, que se tratou em Londres, de que faz mençaõ Allan Park, Capitulo XXIII. pag. 442, e seguintes.

Em Londres, quando acontece fogo, e o Segurado soffre perda em consequencia delle, tem obrigaçaõ de dar immediato aviso aos Seguradores; e quanto mais depressa, ou dentro do termo limitado no contracto, dar-lhes huma conta particular da perda, ou prejuizo, como o permittir a natureza do caso, e fazer a prova por seu juramento, por testemunhas, por seus Livros de Razaõ, ou por outros documentos, e meios, que convençaõ a realidade da mesma perda. He tambem necessario que o Segurado apresente certificados de pessoas de crédito da sua Paroquia, naõ interessadas no caso, que dem testemunho, e abono do caracter das pessoas, que soffrêraõ o desastre, e que attestem, por sciencia propria, ou por terem tirado huma informaçaõ exacta, e existencia, qualidade, e extensaõ do prejuizo occasionado pelo fogo. Quando a perda he assim verificada, e liquidada, os que a soffrêraõ tem direito á sua immediata satisfaçaõ, sem algum abatimento do principal segurado.

Beawés no seu Tratado de *Lex Mercatoria* diz, que neste Seguro naõ se admitte avaria, bem como no Seguro de vida. Mas naõ he possivel sustentar-se esta opiniaõ, pela diversidade da razaõ que ha entre hum, e outro caso. No Seguro de vida, o pagamento da somma total depende de hum só, e individuo evento, que naõ soffre o mais, ou menos; pois ou acontece em todo, ou absolutamente naõ acontece, visto que se morre huma vez sómente; porém isto naõ tem lugar nos Seguros contra o fogo, que sobrevem ás casas, ou outros bens; porque as casas pedem ser parcialmente damnificadas, e os bens podem ser parcialmente destruidos. Neste caso, como o Seguro he hum contracto de indemnidade, o fim do contracto se completa logo que a parte, que soffreo o prejuizo, he posta na mesma situaçaõ, em que estava antes de succeder o accidente; e se elle nestas circunstancias pudesse cobrar mais do que tivesse realmente perdido, requerendo o todo, naõ ten-

tendo perdido senaõ parte dos bens incendiados, ficaria a sua condiçaõ melhor, que a do Segurado, e se destruiria a igualdade de direitos respectivos, que huma justiça imparcial exige em todo o genero de contracto.

Por esta causa a Real Companhia de Seguro de Londres expressamente faz declarar nas Apolices, que pagaráõ todos os racionaveis carregos, e despezas, que resultaõ da remoçaõ dos bens em caso de fogo, e satisfaráõ aos prejudicados o damno que tiverem, se os bens removidos forem destruidos, ou damnificados por occasiaõ da dita remoçaõ, ou transporte dos bens para lugar onde estejaõ livres do accesso do fogo.

Em Inglaterra as Apolices do Seguro de fogo naõ se podem transferir da parte contratante para terceiras pessoas, sem consentimento da Companhia; salvo se na Apolice esse traspasso he expressamente permittido; e costuma ser, e verificar-se, quando falece a parte principal; porque entaõ a Apolice, e o interesse, que della se diriva, continua em plano direito a seus herdeiros, testamentarios, ou administradores, os quaes com tudo saõ obrigados a requerer o endosso da Apolice na Companhia que fez o Seguro, e pagarem o premio em nome do dito herdeiro, testamenteiro, ou administrador; bem entendido porém, que deve a parte, que requerer indemnidade, mostrar o interesse que tem na cousa segurada ao tempo da perda, como traz julgado o citado Allan Park, Capitulo XXIII. pag. 450.

Nesta especie de Seguro a mais pura verdade, e boa fé saõ essencialmente requeridas para constituir o contracto efficiente, e obrigatorio, bem como em todos os mais Seguros de differentes objectos; porque os Seguradores, quando se determinaõ a prestar o seu consentimento, confiaõ illimitadamente na integridade, e honra do Segurado, quanto ao valor, e quantidade da propriedade, que he o objecto do Seguro; e a justiça exige que se naõ faça já mais abuso de taõ ampla, e necessaria confiança.

CA-

CAPITULO XXXVIII.

Do Naufragio, e Varaçaõ.

NAUFRAGIO he a perda total do Navio, e sua carga, ou seja por submersaõ em mar alto, nas Costas, ou no Porto, ou seja por quebramento, e separaçaõ das partes essenciaes do Navio, por ter dado em algum escolho, soffrido abordage, bombardamento, ou outro accidente, que o reduzisse a estado de absoluta innavegabilidade, posto que pudesse ainda fazer-se a salvaçaõ, e recobramento de parte do casco, e carga. (1)

Varaçaõ he o acto, pelo qual o Navio he arremessado ás Costas, bancos de arêa, ou praiada, ou encalha em terra, ficando exposto a naufragio total, ou parcial, ainda que com esperança de tornar a vir a nado, e poder seguir seu destino, depois dos competentes reparos. Esta Varaçaõ póde ser ou necessitada por violencia dos ventos, e mares, ou deliberada, e de proposito feita pelo Capitaõ do Navio, para escapar á imminente, e inevitavel perigo de naufragio, ou preza.

Tambem se diz Varaçaõ, quando por impeto das correntezas, ventos contrarios, furacões, tempestades, impericia, ou descuido do Capitaõ, ou outra causa, o Navio, em lugar de entrar no porto do destino, passa além da sua barra, e se impossibilita a ganhar a altura, e he forçado a arribar a diverso Porto, perder a viagem, ou fazella extraordinariamente demorada, occasionando-se dahi despezas, avarias, e algumas vezes total sinistro.

A submersaõ, naufragio, e varaçaõ do Navio saõ a cargo dos Seguradores, porque se consideraõ casos fataes, e de força superior; salvo provando-se cumpridamente, que taes accidentes procedéraõ de culpa caracterizada, ou supina ignorancia do Capitaõ do Navio: e ainda provada aquella culpa, ou ignorancia, elles respondem pelo sinistro, se na Apolice se encarregáraõ da baratária do Patraõ. Huma das culpas do Capitaõ, que exoneraõ os Seguradores da responsabilidade, he, se deixou, deliberadamente, de tomar Piloto da barra, e Costas, á sahida, ou entrada do Navio, sendo assim costumado, segundo a Policia do Porto, e acontecesse o sinistro em consequencia desta omissaõ. Porém sobrevindo este, por culpa, ou ignorancia do mesmo Piloto da barra, e Costas, havendo o Capitaõ do Navio tido a precauçaõ de o tomar em tempo, os Seguradores respondem pelo damno; porque em taes circunstancias fica o desastre pertencendo á classe dos casos insolitos, e extraordinarios, e de mera fortuna do mar.

Quan-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 11. 12. e 13. Baldas. Part. 5. tit. 4. e 7. e Part. 6. Cap. 9. Weskett verb. *Wreck. Shipwreck. Stranding. total loss.*

Quando o naufragio, submersaõ, e varaçaõ he com fractura, e separaçaõ das partes essenciaes do Navio, de sorte que fique impossibilitado, a pezar de promptos soccorros, de seguir o seu destino, reputa-se o sinistro total: e em consequencia o proprietario póde fazer immediato abandono dos Seguradores, e exigir-lhes a indemnidade. Quando porém a fractura he parcial, e facilmente reparavel no lugar em que aconteceo, os Seguradores só podem ser obrigados a resarcir a perda, e despezas do reparo por Acçaõ de avaria; salvo se, naõ obstante a reparabilidade do damno, ha no lugar do infortunio absoluta falta dos meios de livrar o Navio do perigo, nem ahi se achem materiaes para o concerto, nem pessoas proprias para esse ministerio; ou, ainda que existaõ, o Capitaõ naõ alcança crédito para haver dinheiro, assistencia, e adiantamento das despezas necessarias a se constituir o Navio em estado de fazer as funções do seu destino. He evidente que esta situaçaõ he igual ao do Navio, que se reduz a estado de innavegabilidade: em hum, e outro caso os Seguradores saõ obrigados a pagar immediatamente a importancia segurada, como se o sinistro fosse verdadeiramente total.

A respeito dos bens segurados, e carregados a bordo do Navio que naufragou, ou varou em terra; e como os Seguradores devaõ responder pela perda, mais circunstanciadamente exporemos, quando tratarmos das avarias, salvaçaõ, e abandono.

CAPITULO XXXIX.

Do Alijamento.

O ALIJAMENTO entra tambem nas Apolices expressamente como huma das perdas, que acontecem por fortuna de mar, e de que o Segurador toma sobre si indemnizar o Segurado. (1) Entende-se por Alijamento o acto, pelo qual o Capitaõ, ou Mestre do Navio, ou Embarcaçaõ, forçado por tempestade, ou perseguiçaõ de inimigos, ou piratas, córta, e fórça os mastros, e lança ao mar parte dos apparelhos, armamento, e carga, para o fim de salvaçaõ commum, e evitar o naufragio, ou preza.

Como esta materia exige huma discussaõ mais circunstanciada, que melhor se póde fazer, quando tratarmos das avarias, por ora bastará advertir, que os Seguradores respondem, e entraõ em contribuiçaõ, ou partilha do damno, em razaõ do Alijamento, precisamente no caso, e modo, em que seriaõ obrigados á mesma contribuiçaõ os Proprietarios do Navio, e carga alijada, se naõ tivessem feito o Seguro. Assim o exige a natureza do contra-

(1) Emerig. Cap. 13. Sec. 40. e seg. Baldas. Part. 5. tit. 19. Park Cap. 6. Wesket verb. *Jetson.*

tracto, e cumprimento de huma das clausulas ordinarias de todas as Apolices: bem entendido porém, que os Seguradores respondem pelos damnos do alijamento, sendo este feito segundo o estilo maritimo, e dever do Capitaõ, ou Mestre do Navio, consultando este a Equipagem, e Passageiros, e procedendo por acordo da maioridade, aliàs o alijamento he irregular, e de capricho do Capitaõ, a que os Seguradores naõ saõ sujeitos, e na Apolice naõ tomáraõ sobre si a barataria do Patraõ.

CAPITULO XL.

Da Abordage.

A ABORDAGE conta-se nas Apolices entre os riscos, que saõ a cargo dos Seguradores. (1) He dos infortunios enumerados nas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXVI. Por ella se entende qualquer encontro, abalroamento, e choque de hum Navio sobre outro no mar, ou no porto, velejando ambos, ou depois de ancorados; estando hum na amarraçaõ, e outro ainda em viagem, ou havendo desaferrado para seguir seu destino, ou por rompimento, e córte de amarra, ou por galha em razaõ de correntezas, ou outro accidente.

A Abordage ou acontece por caso fortuito, ou por excesso, ou falta de alguem; ou he indemonstravel donde procede.

Quando ella deriva ou de caso fortuito, ou de falta, ou excesso do Mestre, e Equipagem de outro Navio, o Segurador responde pelos damnos pois hum, e outro acontecimento pertence á fortuna de mar; com a differença, que no primeiro caso naõ ha recurso algum contra a força superior dos elementos: no segundo, o Segurador tem seu regresso contra o Capitaõ, e Proprietario do Navio.

Se aconteceo a abordagem por falta, e excesso, competentemente provado do Mestre, e Tripulaçaõ do proprio Navio, sobre que os tomou o Seguro do casco, seus apparelhos, ou carga, os Seguradores naõ saõ responsaveis, se na Apolice naõ se encarregáraõ da *Barataria do Patraõ;* porém se na Apolice vem esta clausula, elles respondem pelos damnos, que se mostrarem, e forem liquidados por Vestoria, e Exame official de Peritos, ou outras provas relevantes; ficando em todo o caso com seu regresso, ou direito salvo, contra o Capitaõ, ou pessoa, por culpa de quem se tiver causado o damno.

Naõ se podendo provar cumpridamente de que causa, ou por culpa de quem aconteceo a abordage, os Seguradores devem só responder pela meta-

(1) Emerig. Cap. 12. Sect. 14. Baldas. Part. 5. tit. 6.

tade de avaria liquidada por Vestoria, e Arbitros; pois a esta seria tambem obrigado o Proprietario, se naõ tivesse segurado. Tal he a repartiçaõ do damno, que em semelhante caso determinaõ as Ordenanças de Marinha de França, Livro III. Titulo das Avarias, Artigo X., que he sem dúvida fundada em equidade; vista a difficuldade da prova em caso desta natureza, onde he impraticavel averiguar-se, e vir se no conhecimento de que parte houve excesso, ou falta.

CAPITULO XLI.

Das prezas, e reprezalias.

Preza, captura, ou tomadia, quando se trata de Leis de Marinha, he toda a apprehensaõ de Navio, ou bens pertencentes aos subditos de hum paiz, feita no mar, ou ainda por invasaõ em algum porto, pelos subditos de outro paiz, que tem para isso Commissaõ, ou Carta de marca, dos respectivos Soberanos, em estado de guerra pública, em consequencia da Declaraçaõ formal, ou por mero facto de hostilidades, sem Declaraçaõ anterior. (1) Reprezalia he todo o acto de violencia corporal feita sobre o Navio, e sua carga, sem preceder rompimento formal das Potencias, e só praticada como por indemnizaçaõ de prejuizos, e por modo de segurança. Em hum, e outro caso as pessoas existentes no Navio se constituem prizioneiras de guerra, e sujeitas ás condições impostas pelo vencedor, reguladas pelo Direito das Gentes. Piratária he o acto de depredaçaõ do Navio, e carga commettida no mar por pessoas de qualquer Naçaõ que sejaõ, que naõ tem Commissaõ de Potencia soberana para semelhantes violencias. As tomadias que se fazem por este modo, se qualificaõ de pilhagem, e roubo; e quem as exerce, he havido por pirata, e ladraõ do mar; que sendo aprezado, naõ só lhe deve quartel, e póde ser punido capitalmente, como inimigo commum.

Ainda que pelo Direito público da Europa seja estabelecido, que as Potencias naõ procedaõ a hostilidades, sem previa Declaraçaõ de guerra, feita por Manifesto formal, em que a Potencia Declarante patentee os motivos com que presume justificar o rompimento da alliança, harmonia, e boa intelligencia subsistente entre ella, e a outra Potencia, a quem declarasse a guerra, e nenhuma preza se considere justa antes deste preliminar; com tudo, tem-se visto exemplos de prática opposta, principiando a guerra abruptamente, por ataque de mar, e terra.

(1) Baldas. Part. 5. tit. 10. e 12. Watel Lib. 1. Cap. 23. Grotius *de Jure bell.* Lib. 2. Cap. 2. Emerig. Cap. 12. Sec. 18. e seg. Valin ás Ord. Mar. de Franç. tit. *des Prizes.* Wesket verb. *prise. Capture reprisal, privatieer letter of marque Piracy.*

Em outras occasiões tem-se visto aprezarem-se Navios neutros, e recusar-se satisfaçaõ; do que tem resultado, que a Potencia queixosa, usando de força contra força, sem rompimento effectivo, tem ordenado iguaes prezas, e feito embargo nos bens achados no seu territorio pertencentes aos subditos da outra Potencia, como por simples reprezalia.

Em qualquer destes casos, sendo as prezas feitas em guerra declarada, ou de facto, por se ter dado principio a hostilidades, e reprezalias, quer sejaõ justas, ou injustas, he regra estabelecida na Jurisprudencia dos Seguros, que o Segurador he logo obrigado a pagar ao Segurado os bens de qualquer modo aprezados, e isto no total valor do Seguro; de sorte, que tem lugar a demanda immediata do Segurado, tanto antes, como depois de ser condemnada a preza por boa, e legitima no Almirantado, ou outro Tribunal competente da Naçaõ do Aprezador; nem o Segurador póde recusar a peremptoria indemnizaçaõ com o pretexto de haver esperança de repreza, ou restituiçaõ, ou de se declarar injusta a preza; antes ao contrario se considera a perda total do Navio, ou bens segurados, quanto para aquelle effeito do pontual immediato embolso do Segurado, e legitimidade de sua demanda no caso de resistencia do Segurador.

Outro effeito da preza he, que o Segurado, provando a existencia deste sinistro (1), póde immediatamente fazer o abandono dos bens aprezados, ficando logo o Segurader, por virtude deste abandono, em lugar do Segurado, entrando em todos os direitos do mesmo, quanto para o effeito de reclamar a preza, e haver a restituiçaõ della; sendo-lhe em consequencia livre o fazer todas as diligencias, que para isso forem necessarias, sem com tudo perder o Segurado a propriedade dos bens que segurou; porque sem embargo de cessaõ, e abandono do Navio, ou bens segurados, sendo estes mandados restituir pela Potencia aprezadora, ou por se julgar a preza injusta, ou por sobrevir a paz, e haver sido convencionado a restituiçaõ entre as Potencias belligerantes, ou por terem sido demittidas pelo aprezador, ou reprezador em virtude de algum ajuste, mediando certo premio, ou preço da salvaçaõ, e resgate, em todos estes casos o Segurador he obrigado a restituir a cousa segurada, e o Segurado reassume, como *por direito de postliminio*, a propriedade que lhe tinha sido aprezada; ficando por conta, e a carge do Segurador, a somma que pagou pela salvaçaõ, e resgate, e mais despezas feitas em consequencia da repreza, salvaçaõ, ou restituiçaõ, feita no mar, ou em terra, até á sua effectiva entrega, e retorno ao poder do Segurador.

Posto que Emerigon pareça inclinar-se á opiniaõ, que no caso da preza, o Segurado naõ tem contra o Segurador senaõ a acçaõ de avaria, para haver a somma do damno, que realmente tivesse soffrido pela repreza, com tudo, tanto nas Ordenanças de Marinha de França, como nas de Inglaterra, que saõ as duas Potencias maritimas da Europa mais dignas de considera-

çaõ,

(1) Allan Park Cap. 9. pag. 156.

çaõ, he firme, na prática de julgar, a regra sobredita, a qual he fund da na natureza do contracto, fim, e intençaõ dos contrahentes; pois he evidente, que sendo o fim do Seguro naõ só a indemnidade do Segurado, mas a rapidez da circulaçaõ de seus fundos, naõ ha cousa mais justa do que o poder o Segurado, no caso da preza, obter immediato embolso do seu capital seguro, para proceder nas operações ulteriores de seu commercio; pois do contrario seria immenso, e segundo as circunstancias, incalculavel o prejuizo, que soffreria no retardamento da indemnizaçaõ, se pela simples possibilidade do recobramento dos seus Seguros fosse obrigado a esperar indefinidamente pela restituiçaõ da preza, successo taõ contingente, e ordinariamente improvavel. Pelo que, a boa fé do contracto do Seguro exige, que o Segurador satisfaça immediatamente o valor segurado, deduzindo o seu premio, se já naõ tiver sido pago; pois em consideraçaõ delle, he que tomou a seu cargo o responder pela perda resultante de prezas. Faz-se com tudo justiça ao Segurador em pollo no lugar do Segurado, para diligenciar a reclamaçaõ, ou resgate, como em negocio de tanto seu interesse.

CAPITULO XLII.

Da Detençaõ de Principes.

ENTRE os riscos maritimos justamente se enumeraõ na Apolice a *Detençaõ de Principes*, que tambem se diz Arresto, e Embargo dos Principes, Reis, Povo, que saõ termos synonymos na presente materia. (1) Entende-se por Detençaõ de Principes o Acto de Potencia Amiga, pelo qual o Soberano de hum paiz, ou quem em seu nome exerce o Poder supremo, em qualquer fórma de Governo, detem, e embarga, fóra de estado de guerra, nos Portos, e Costas dos seus Estados, ou ainda em mar alto, os Navios, e effeitos pertencentes aos subditos de diversa Naçaõ Amiga, Alliada, ou Neutra, seja por necessidade, seja por consideraçaõ politica, sem intençaõ com tudo de apoderar se da propriedade do Navio, e bens arrastados, mas unicamente com o designio de restituilla, ou pagar o seu valor em tempo opportuno.

E nisto distingue-se a Preza do Arresto: a Preza he feita em estado de guerra formal, declarada, ou de facto, e tende a absoluta, e irrevocavel depredaçaõ do Navio, e bens aprezados; o que tambem tem lugar quando, depois de Proclamaçaõ de Potencia belligerante, ou de seus Generaes, e Almirantes, se declaraõ certos portos por bloqueados, ou diante delles se a-

(1) Baldas. Part. 5. tit. 11. Binkersoek quæst. *Jure pub.* Part. 1. Cap. 11. Emerig. Cap. 12. Sec. 30. Allan Park Cap. 4.

chaõ estacionadas forças de mar, ou terra, capazes de obstar á entrada de Navios, provisões, e effeitos de toda a qualidade. Nestas circumstancias, se os subditos de Potencia Amiga, ou Neutra insistem em violar a Proclamaçaõ, e bloqueio, ficaõ expostos á rigorosa preza. O Arresto porém naõ he mais do que huma tomadia provisional, e interina, motivada por urgencia, e utilidade pública, que póde existir sem quebra da amizade, e boa intelligencia subsistente entre a Naçaõ que faz, e a que soffre o incommodo do embargo.

Tambem pertence á classe de Detençaõ de Principes o embargo geral, que, por reprezalia, receio de rompimento entre Potencias, ou em consequencia de declaraçaõ de guerra, se executa por ordem do Soberano, nos Navios, e bens que se achaõ em seus Portos, Enseadas, e Bahias pertencentes á Naçaõ com que se mandaõ cessar, decisiva, ou provisoriamente, as relações commerciaes, e politicas.

Igualmente se diz Detençaõ, Arresto, e Embargo de Principes o facto de Interdicçaõ do Commercio, pelo qual o Governo do paiz, ou as pessoas que delle tem especial Authoridade, prohibem a sahida dos Navios, e effeitos Nacionaes para a viagem do destino, ou para certos portos, em razaõ de peste, guerra, reprezalias, carestia, tempestades, ou outro motivo de prevençaõ, e interesse público, ou a naõ permittem sem protecçaõ de Comboio, a que os particulares naõ he licito renunciar.

Entra na mesma generalidade de Detençaõ, Arresto, e Embargo de Principes, a execuçaõ da ordem, pela qual o Soberano, por necessidade, ou beneficio do Estado, toma para seu serviço os Navios, e effeitos de seus subditos, sem culpa alguma destes. No que se distingue da tomadia, e confisco, que he a apprehensaõ de bens de contrabando, ou cuja exportaçaõ era provisoriamente prohibida; e por isso sujeita o transgressor da Lei, ou Ordem pública, á pena da perda total, ou outra multa comminada contra os que commettem semelhante delicto.

He estabelecido por Lei das Nações, e Direito pùblico da Europa, que todo o Principe Amigo, e seus Vice-gerentes de terra, e mar, de qualquer Estado, e fórma de Governo, podem, fóra de Estado de guerra, deter, arrestar, e embargar nos portos, Costas de seus Dominios, e ainda em mar alto, os Navios, e carga nelle conteúda, pertencentes á Naçaõ Amiga, e Neutra, posto naõ contenha generos de contrabando de guerra, se o julgaõ necessario para remir a urgencia pública, ou expediente ao bom exito das suas operações militares, e navaes.

Tambem he incontestavel o direito que os Soberanos de qualquer paiz tem, em razaõ do Dominio Supremo, necessidade, e utilidade pública, de apprehender Navios, e quaesquer bens de seus subditos, sem culpa alguma destes, no designio de indemnizallos, sendo possivel, por algum equivalente, em circumstancias compativeis com o interesse do Estado. Igualmente podem usar do Direito do sobredito geral emprego, e interdicçaõ do Commercio com os subditos de qualquer Potencia, se os interesses politicos assim o exigem.

Quan-

Quando acontecem Embargos desta natureza, seja de Principes Estrangeiros, seja de Soberano Nacional, ou dos que excedem Authoridade em seu Nome, elles se consideraõ casos fataes, e sinistros maiores, pertencentes á fortuna do mar, e força superior a que se naõ póde resistir; e em todas as Apolices, e Regulamentos de Seguros enumeraõ se taes successos entre as perdas, que saõ a cargo dos Seguradores, se, ao tempo do embargo, eraõ já principiados os riscos por conta dos mesmos: o que depende do tempo, e clausula das Apolices.

Pelo que no Seguro do Navio, se o embargo he feito depois do contracto firmado, e começada a viagem, he inquestionavel que os Seguradores respondem pelos damnos, e consequencias directas do mesmo embargo, bem como pelas provisões, soldadas da Equipagem, e mais despezas occasionadas pela demora.

Porém se o embargo foi feito antes de se fazer o Navio á véla para o porto do destino, que, segundo as Apolices ordinarias, he a época do principio dos riscos dos Seguradores, naõ saõ estes responsaveis pelas perdas, ou detrimentos resultantes do mesmo embargo, porque todos os accidentes anteriores áquelle periodo lhes saõ extranhos, e ficaõ só por conta do Proprietario do Navio, e effeitos embargados.

Emerigon he de opiniaõ, que no caso de embargo, os Seguradores naõ respondem pelo descahimento, ou diminuiçaõ do valor do Navio, que dahi se derivasse; por ser esta perda procedida de causa natural, e inevitavel, que entra na generalidade de vicio proprio da cousa que já mais he a cargo dos Seguradores. Com tudo, Valin, e Pothier saõ de contrario parecer.

Se o embargo nos bens carregados a bordo de algum Navio foi feito depois do Seguro, e depois de principiada a viagem do mesmo Navio, naõ ha dúvida que os Seguradores respondem por elle, e suas consequencias. Mas se foi feito antes do Seguro, e principio dos riscos (o que depende das clausulas da Apolice), os Proprietarios saõ os que unicamente o supportaõ, como já se notou. Como de ordinario na Apolices he declarado, que os riscos seraõ por conta do Segurador, desde que os effeitos saõ levados a bordo, por isso, acontecendo o embargo em taes effeitos, ou sendo mandados desembarcar por ordem do Governo, os Seguradores saõ responsaveis da perda, e damno que dahi provém.

Se, durando o tempo do embargo, o Proprietario descarrega seus effeitos para prevenir que elles naõ se corrompaõ, esta operaçaõ será á sua custa; e se os naõ tornar a embarcar, naõ seraõ os Seguradores obrigados a retornar-lhe o premio.

No caso do embargo do Navio, e carga, feito depois de correrem os riscos por conta dos Seguradores, os Seguradores podem-lhes immediatamente demandar a sua indemnizaçaõ, posto que haja provavel esperança de restituiçaõ, e levantamento proximo do mesmo embargo; e tem em consequencia lugar o direito de fazer-lhes o abandono em tempo, e fórma, seja, ou naõ justo o embargo, pois o Segurador naõ he Juiz dos direitos das Nações;

e isto que seja feito por Principe Estrangeiro, quer pelo Soberano do Estado, visto que nas Apolices naõ se faz essa distinçaõ.

CAPITULO XLIII.

Das Reprezas.

REPREZA, recaptura, ou retomadia saõ expressões synonymas, que designaõ o acto, pelo qual o inimigo, pirata, ou ladraõ do mar, que fez qualquer preza em Navio, Embarcaçaõ, ou effeitos, carregados a seu bordo, he despojado por força maior de outro Navio, que o obriga a abrir maõ da preza. (1) Esta repreza se póde considerar feita ou por Embarcações de guerra pertencentes a alguma Naçaõ belligerante, ou neutra, ou por Corsarios, e Navios mercantes.

Qual seja o effeito da preza, quanto o direito do aprezador, e reprezador, e alteraçaõ do dominio do originario Proprietario da cousa aprezada, naõ he estabelecida por Direito das gentes regra absoluta.

Grocio, no seu Tratado do Direito da Guerra, e da Paz (2), estabelece, que o aprezador adquire hum dominio irrevocavel na preza, logo que o Proprietario perde a esperança de recobralla; e isto acontece, quando a preza he conduzida dentro de qualquer fortaleza, ou porto do inimigo, ou a lugar onde esteja alguma Esquadra do mesmo, que defenda a preza, e impossibilite a retomadia. Porém he claro, que semelhante regra he muito arbitraria; pois naõ implica, que ainda sendo conduzida a mesma preza a lugar seguro do inimigo, naõ possa com tudo, sahindo o Navio desse porto, ou lugar, ser de novo reprezado, e depois tornar a vir por algum principio a poder do Proprietario.

Pelas Ordenanças de Marinha de França, Titulo das Prezas, Artigo VIII, he declarado, que toda a preza que estiver vinte e quatro horas na posse pacifica do aprezador, será julgada boa preza; e que só será restituida aos Proprietarios, sendo retomada antes de vinte e quatro horas, pagando-se hum terço ao Navio, que a retomou, a titulo de salvaçaõ.

Este direito tem sido adoptado em varias Nações, e até neste Reino de Portugal pelo Regimento do Corso, cuja observancia foi mandada excitar por hum Alvará do anno de 1797, que se acha mitigado por outro do mesmo anno, cuja disposiçaõ he correctoria em parte, ampliativa do antecedente, como se póde ver no Apendix final deste Tratado.

Mas sendo aquella Ordenança de Marinha de França excessivamente ri-

---

(1) Allan Park Cap. 4. e 8. Emerig. Sec. 21. 22. 23.

(2) Grotius *de Jure belli*, Lib. 5. Cap. 6. §. 3.

rigorosa, e evidentemente estabelecida pela violenta animosidade de seu Monarca Luiz XIV, contra a Naçaõ Ingleza, aspirante ao imperio do mar, naõ parece propria para servir de modélo a Nações pacificas, de sentimentos, e pertenções moderadas, ainda em estado de guerra; pois aquelle rigor faria mais calamitosa a mesma guerra, tolhendo aos Proprietarios dos Navios neutros, e nacionaes, a provavel esperança da recobrança da sua propriedade aprezada.

As Leis actuaes de Inglaterra a este respeito saõ incontestavelmente dignas de huma grande Naçaõ, que presta assistencia, e protecçaõ vigorosa á sua Marinha mercante; ao mesmo tempo que, sendo coherente aos principios da justiça, anima, e exalta a energia Nacional, concedendo aos Officiaes, e Equipagem das Embarcações de guerra, Corsarios, e ainda ás de Commercio, hum premio razoado, para trabalharem nas reprezas dos seus Navios capturados pelo inimigo; pois pelos Estatutos do anno decimoterceiro do reinado de Jorge II. Capitulo IV, e o 29 de Jorge III, Capitulo XXXIV, transcripto por Allan Park no seu Tratado de Seguros, Capitulo IV. pag. 72, determinando, que sendo tomado pelos inimigos qualquer Navio dos subditos da Graõ-Bretanha, ou Irlanda, ou outros dominios, e territorios sujeitos á protecçaõ, e obediencia de Sua Magestade Britanica, sendo retomado por alguma Embarcaçaõ de guerra, Corsario, ou outro Navio Inglez, será em todos os casos julgado no Tribunal do Almirantado, que deva ser restituido o Navio aprezado (quer antes, quer depois da condemnaçaõ do Navio aprezado, em qualquer periodo, e distancia de tempo decorrido depois da preza) e os bens nelle conteudo aos seus Proprietarios, pagando estes por premio, ou recompensa, a titulo de salvaçaõ, huma oitava parte dos ditos Navios, e bens aprezados, cuja oitava parte será applicada a beneficio dos Officiaes, e Equipagem do mesmo Navio; e sendo retomado por Corsario, a sexta parte do verdadeiro valor do dito Navio, e bens; e sendo retomado pela concurrente operaçaõ de hum, ou mais Navios na Marinha Real, ou Mercantil, se adjudicará aos represadores o premio da salvaçaõ, que no Tribunal do Almirantado se julgar racionavel, segundo as circumstancias do caso; e será distribuido pelos Officiaes da Equipagem, e mais agentes dos reprezadores, segundo as proporções, que por arbitrio se considerar conveniente.

CAPITULO XLIV.

Das perdas por facto do Capitaõ, e Mestre do Navio, e Equipagem, e da clausula da Barataria.

HE geralmente estabelecido nos Regulamentos das principaes Nações (1), que os Seguradores naõ respondem pelas perdas, e damnos do Navio, e Carregaçaõ, acontecidos por facto do Capitaõ, ou Mestre, e Equipagem; nem estes entraõ na generalidade dos perigos do mar: porque, pela natureza do contracto do Seguro, o Segurador só he obrigado pelos sinistros, e avarias acontecidas por fortuna do mar, caso fatal, força maior, que se naõ podia prever, e resistir. Ora he evidente que os factos do Capitaõ, ou Mestre, e Equipagem naõ estaõ nestas circumstancias. Além de que o Proprietario, ou Armador do Navio, he obrigado aos Carregadores pelo Mestre, ou Equipagem; pois elles saõ os que propoem, escolhem, e daõ credito a taes pessoas; e tal he o Direito commum de todos os Estados.

Como porém no progresso da Navegaçaõ, e Commercio se reconheceo que era impraticavel que os Proprietarios, e Armadores de Navios, e muito menos os Carregadores, pudessem conhecer, e abonar illimitadamente a pericia, e caracter pessoal das pessoas empregadas no serviço do mar, e he forçoso em muitas occasiões admittillos taes, como se apresentaõ, sem haver a possibilidade da escolha, introduzio-se por isso em alguns paizes commerciantes o poder-se tambem fazer o Seguro de riscos, e perdas derivadas dos factos do Mestre, e Equipagem, inferindo-se na Apolice a clausula de serem a cargo dos Seguradores os damnos procedidos de falta, ou fraude, erro, negligencia, ignorancia, ou delicto do Mestre, e Equipagem, ou outras expressões semelhantes.

Em algumas Apolices, em lugar daquelle termo, usa-se da clausula: *Barataria do Mestre, e Marinheiros.* Ainda que este termo de barataria, segundo os Authores Italianos, signifique na sua etymologia todo o delicto, e prevaricaçaõ que o Capitaõ, ou Mestre do Navio, ou Embarcaçaõ, commette no exercicio do seu ministerio, e se restrinja unicamente aos factos que contém designio illegal, e criminoso; com tudo presentemente, segundo a intelligencia mercantil, debaixo da generalidade de barataria, comprehende-se tanto o dolo, e fraude intencional, como a simples negligencia, incuria, erro, imprudencia, e impericia do Mestre, e gentes da Equipagem, de que resulte a perda total, ou parcial do Navio, e sua carga.

Tal

(1) Allan Park Cap. 5. John. Millar Cap. 2. pag. 138. e seg. Emerig. Cap. 12. Sec. 3. seg. Baldesseron. Part. 5. tit. 1. e 2.

Tal he a accepçaõ deduzida das Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXVIII.

Ib. „ Os Seguradores naõ seraõ obrigados a supportar as perdas, e „ prejuizos acontecidos aos Navios, Mestres, e Marinheiros, se na Apolice „ naõ se encarregáraõ da *Barataria do Patraõ.* „

Pelo que póde-se definir, e qualificar de barataria em geral a má conducta do Commandante, e Equipagem de qualquer Navio, ou Embarcaçaõ no manejo, direcçaõ, defeza, e guarda do mesmo, em prejuizo dos Proprietarios, Affretadores, e Interessados no seu casco, e carga.

Se na Apolice os Seguradores se encarregáraõ de responder pela barataria do Patraõ, este pacto he válido; e em virtude delle ficaõ obrigados a pagar oa Segurado os sinistros, e avarias, que procederem da má conducta do Mestre, e Equipagem, ou seja por incuria, falta, e inexactidaõ no cumprimento dos seus deveres, ou por malicia, e dólo reflexo, com o fim de utilizarem a si, e damnificarem ou aos Proprietarios, e Armadores dos Navios, ou aos Carregadores.

A barataria póde-se considerar simples, ou fraudulenta: huma, e outra de diversos gráos. Se os Seguradores tomáraõ sobre si os riscos da barataria, naõ podem em nenhum caso recusar a indemnizaçaõ aos Segurados; salvo o seu recurso contra o Capitaõ, e Equipagem para resarcimento do damno, e ainda para acçaõ criminal, se a barataria for de natureza que requeira maior emenda, e satisfaçaõ de Justiça; pois o Segurador entra em lugar do Segurado, e lhe he subrogado de pleno direito; competindo-lhe em consequencia as mesmas acções, que teria este, se naõ houvesse estipulado aquella clausula.

Em alguns Regulamentos maritimos naõ se admitte nas Apolices a clausula da barataria, como saõ as de Retordaõ, Antuerpia, Hespanha. Os de Amsterdaõ destinguem entre o Proprietario do Navio, e o Carregador. O Proprietario naõ póde segurar a barataria do Patraõ, pois o elege; mas sim a da Equipagem, com que naõ tem huma conexaõ taõ immediata. Porém o Carregador naõ tem implicancia de estipular o Seguro da barataria do Patraõ, e gentes do mar; pois naõ depende delle acceitar, ou despedir taes pessoas.

A prática de Hamburgo sujeita o Segurador ao erro, negligencia, e malicia do Mestre, e Marinheiros.

Nas Apolices de Dinamarca he licito ao Proprietario do Navio estipular o Seguro contra a fraude, e barataria da Equipagem sómente; e a negligencia tanto do Mestre, como da Equipagem. Mas os Carregadores podem segurar-se contra as fraudes, e negligencias, assim do Mestre, como da Equipagem.

Nas Apolices de Lisboa naõ se costuma inserir a clausula de barataria; antes se exclue debaixo da expressaõ de *Rebeldia do Patraõ;* pois enumerando os riscos maritimos, que os Seguradores tomaõ a seu cargo, faz-se a excepçaõ, *salvo a Rebeldia do Patraõ, e o abandono dos bens segurados.*

Nas Apolices de Inglaterra naõ se estipula clausula expressã contra a negligencia, e méra falta do Patraõ, e Equipagem; mas em todas vem a declaraçaõ de que os Seguradores tomaõ a seu cargo a *Baratarìa do Mestre, e Marinheiros*; e segundo a prática de julgar do Almirantado, Barataria suppoem deshonesta intençaõ, e contém cousa de sua natural illegal, e criminosa; e por tanto interpreta-se aquella clausula como só applicavel a fraude, e delicto de taes pessoas, commettido nas cousas de seu officio, em damno dos Proprietarios do Navio, ou dos Carregadores, e Affretadores; e para se considerar ter o Mestre incorrido em barataria, he necessario que se mostre ter elle procedido: 1.º contra as instrucções, e ordens de quem o empregou, isto he, do Proprietario, ou Affretador do Navio, que se considera Proprietario interino, em quanto dura o affretamento: 2.º com desígnio de sua particular utilidade: 3.º em evidonte detrimento de algum Interessado na viagem segurada.

Exemplos de erro, ignorancia, e descuido, que vem debaixo da generalidade da clausula de negligencia, falta, e má conducta do Mestre, e Equipagem, saõ os seguintes: se o Capitaõ naõ deo querena ao Navio, nem o apromptou com o costeio, e apparelhos necessarios, para se pôr em estado de seguir com segurança viagem ao porto do destino; se naõ lhe fez o lastro competente á sua lotaçaõ; se a carga for mal arrumada, seja pela sua desordenada disposiçaõ, seja pelo indescreto ajuntamento, e mistura de generos incompativeis, que pela sua contiguidade, ou vizinhança, transmistiraõ a outros de differente natureza infecçaõ, e ruina; se o Navio foi sobrecarregado, que impossibilitasse por isso o bom governo, e occasionasse a submersaõ, alijamento, ou naufragio; se recebeo má, ou insufficiente Equipagem; se deixou de receber Piloto de terra, ou costa no lugar, onde he estabelecida esta cautéla, e por falta della, o Navio veio a perder-se, ou a receber avaria; se naõ vigiava pela disciplina maritima para ter a Equipagem em ordem, subordinaçaõ, e serviço, e evitarem-se os furtos, descaminhos, e revolta; se naõ era vigilante na guarda, e conservaçaõ de tudo que pertencesse ao Navio, e sua carga, para prevenir os accidentes de fogo, agua pelas escotilhas mal fechadas, e taboas mal calafetadas; se naõ cuidava em ter os gatos de estilo, para obstar-se á roedura dos fardos pelos ratos; se por capricho, ainda que sem má intençaõ, alterou a viagem do destino, e ordinaria derrota; se por imprudencia ou vaidade, passou por lugares notoriamente perigosos, e infestados de inimigos, e Corsarios; se levantou, e firmou Bandeira differente da do seu Soberano, e com esta falsidade sujeitou o Navio, e sua carga a preza, ou outro damno; se, naõ consultando os Officiaes, e a Equipagem, ou contra o seu aviso, e reclamaçaõ, fez alguma arribada sem necessidade, ou procedeo a alijamento, ou outra operaçaõ prejudicial aos Proprietarios do Navio, e Carregadores; se deixou de entrar em lugar de segurança, sendo o perigo imminente; se em fim praticou, ou omittio alguma cousa por negligencia, ou imperícia, contra o dever de seu officio do que resultasse a perda total, ou parcial do Navio, e sua carga.

Ba-

Barataria da Equipagem he naõ só todo o dilicto premeditado, mas tambem a culpa grave, ou grossa falta, dos Officiaes subalternos, ou Marinheiros, commettida no exercicio do seu ministerio no Navio, ou Embarcaçaõ a que pertencem.

Exemplos desta barataria saõ: 1.º todos os furtos que estes fazem dos effeitos, e apparelhos do mesmo Navio, e Embarcaçaõ: 2.º qualquer estrago que alli façaõ dos mesmos por malicia, ou negligencia em seu dever: 3.º a rebeldia, revolta, ou insurreiçaõ, pela qual recusem fazer o ser serviço, ou desobedecendo ás ordens do legitimo Commandante, ou forçando-o a seguir diversa derrota, ou arribar sem necessidade a porto differente daquelle do destino: 4.º a deserçaõ, e abandono do Navio, e sua carga em occasiaõ de perigo de preza, naufragio, ou outro accidente semelhante.

Isto posto, devem-se ter por firmes as seguintes regras.

1. Os Seguradores naõ respondem pelas faltas, ou fraudes do Capitaõ, e Equipagem, isto he, pela barataria simples, ou barataria criminosa, se na Apolice naõ se faz especial declaraçaõ dessa especie de risco, inserindo-se na enumeraçaõ dos perigos maritimos a clausula da *Barataria do Patraõ*, *e Equipagem*; *Barataria do Mestre*, *e Marinheiros; negligencia*, *e fraude do Capitaõ*, *e gentes do mar*, ou outras semelhantes, que vem a ser equivalentes, e do mesmo effeito.

2. Ainda que se estipule esta clausula, ella com tudo naõ subsiste, quando o Capitaõ he o Proprietario, ou Affretador do Navio, ou Interessado nos effeitos segurados; porque semelhante precauçaõ he suspeita; e a ninguem he licito formar da sua propria negligencia, ou fraude titulo de adquirir.

3. Quando naõ se estipula aquella clausula, e acontece a perda, os Seguradores naõ podem ser relevados da satisfaçaõ com o pretexto de que ella acontecêra por negligencia, ou culpa do Capitaõ, e Equipagem; salvo mostrando que o damno procedêra como causa immediata, e necessaria da mesma negligencia, e culpa, sendo esta bem caracterizada, e inexcusavel; pois do contrario, acabar-se-hia a boa fé, e franqueza do Commercio, e naõ haveria sinistro, ou perda alguma, que os Seguradores naõ pudessem, com algumas razões plausiveis, imputar a negligencia, impericia, e culpa do Capitaõ, e gentes do mar, como causa mais, ou menos proxima, e descarregar-se da responsabilidade da Apolice: o que seria intoleravel, e subversivo da prática do Seguro.

He indisputavel, que a negligencia, ou falta do Mestre, e Marinheiros póde ser de diversos gráos, e he muito difficil a prova delles, como dependente de circunstancias complicadas, e muitas vezes de investigaçaõ impraticavel. Por exemplo, succede pegar fogo no Navio, ser aprezado, ou sorprezo pelo inimigo, soffrer huma abordagem, abalroamento, e encontro, correr a naufragio, varaçaõ, e encalhe; a que infinitas cavillações se naõ daria lugar, se se admittisse o Segurador a vir com excepçaõ de negligencia, e culpa do Capitaõ, e Equipagem? Poder-se-hia dizer: se se tivesse tomado esta, ou aquella precauçaõ; se o Capitaõ houvesse seguido tal conducta; se

se tivesse usado deste expediente ; se se perseverasse na defeza por mais tempo, etc. : a difficuldade de formar-se juizo certo sobre as causas, e circunstancias de acções, e accidentes semelhantes, faz com que na prática se devaõ rejeitar as argucias, e tergiversações dos Seguradores.

Exemplificaremos varios casos de barataria fraudulenta do Capitaõ, ou Mestre do Navio, que incontestavelmente pertencem á classe de baratária formal, e criminosa, a qual consiste em huma deliberada maquinaçaõ, com que elle preordena, e procura effeituar o sinistro do Navio, e carga ; e verifica se nas circunstancias seguintes, que entraõ na generalidade da clausula de *Rebeldia do Patraõ*.

1. Quando por atraiçoado ajuste se combina com o inimigo, ou pessoas malvadas, e recebendo algum preço, ou esperando algum lucro, occasiona a perda do Navio, e carregaçaõ, levando o mesmo Navio a porto inimigo, ou a lugares perigosos, onde estejaõ Esquadras, e cruzem Corsarios, ou á vista delles se lhes vai entregar, sem fazer esforços para a possivel defeza, ou fugida em tempo opportuno.

2. Quando foge com o Navio com animo premeditado de defraudar aos Interessados no casco, e carga, seja para sua vantagem exclusiva, seja por collóio com outra pessoa, que intente participar da malfeitoria.

3. Quando applica os effeitos, que lhe consignáraõ, ou o seu preço para uso diverso daquelle, que se lhe tinha destinado pelos Proprietarios, em contravençaõ, ou excesso das suas ordens.

4. Quando de caso pensado, e intençaõ improba, procura o naufragio, varaçaõ, ou incendio do Navio, para o fim de encubrir os furtos que fez, e damnos que causou, e para haver parte no recobramento dos effeitos naufragados.

5 Quando introduz no Navio, e dolosamente subroga effeitos, e mercadorias de menos valor do que havia recebido, para fazer depois, com o pretexto de tempestade, alijamento dellas ao mar, e ficar difficil a averiguaçaõ da fraude.

6. Quando se faz á véla sem os despachos necessarios, ou deixou de pagar os direitos do porto da sahida, ou os da entrada, e expoz o Navio, e sua carga a confisco, ou outra multa, segundo as Leis do paiz.

7. Quando parte contra as ordens do Governo, ou quebra o embargo posto por Potencia Estrangeira, ou pelo Soberano do Estado, ou seus Vice-Gerentes, que para isso tenhaõ authoridade.

8. Quando carrega bens de contrabando, ou faz alguma viagem prohibida pelas Leis do paiz, e sujeita o Navio, e sua carga a tomadia, ou outro damno.

9. Quando na occasiaõ de perigo de naufragio desamparou o Navio, nem cuidou na sua salvaçaõ, e recobramento.

10. Quando precindio do Comboio dado pelo Governo ; ou, tendo sahido com elle, voluntariamente se apartou do roteiro, e instrucções recebidas; e foi por isso causa de ser aprezado o Navio.

Em

Em todos estes casos, e outros semelhantes, a clausula da *Barata ria do Patraõ* tem o seu pleno effeito para a responsabilidade dos Seguradores; elles necessariamente suppoem da parte do Capitaõ ou huma malicia intencional, e preordenada ao sinistro, ou huma culpa taõ caracterizada, e inexcusavel, que por Direito se equipara ao dólo, quanto para a sua imputaçaõ, e castigo.

CAPITULO XLV.

Da viagem segurada.

VIagem he o caminho que o Navio faz no mar entre os dous pontos extremos do lugar da partida até o do destino. A viagem póde ser inteira, ou parcial, de longo curso, de caravana, de cabotagem, de tempo, de corso, de escala. (1)

Viagem inteira he a de ida, e volta do Navio de hum porto certo até retornar a elle; parcial he sómente de ida, ou de volta. Viagem de longo curso he, por exemplo, a que se faz da Europa para as Ilhas, Mares, e Costas da Asia, Africa, e America. Caravana he a multiplicidade de pequenas viagens, que hum Capitaõ faz no curso de sua navegaçaõ, tomando fretes de hum lugar a outro, descarregando, vendendo, e subrogando huns a outros effeitos. Cabotagem he toda a navegaçaõ do Porto a Porto, Cabo a Cabo, Costa a Costa. Viagem a tempo he, quando se faz por annos, mezes, e semanas, e póde comprehender muitas pequenas viagens do mesmo Navio, a contar da sahida de algum porto, ou de certa altura, ou de hum dia determinado. Viagem de corso he, a que tem por destino correr-se sobre Navios inimigos, para se fazer preza. Viagem de escala he aquella, em que se deixa a arbitrio do Capitaõ tocar, e arribar aos portos, e lugares intermediarios, sem com tudo alterar o destino primitivo da aventura maritima.

Posto que presentemente estejaõ taõ adiantadas a sciencia, e prática da Navegaçaõ, que sem difficuldade se empreheudaõ ainda as mais arduas viagens em todos os tempos, e mares, e para paizes os mais remotos, com tudo, sendo humas de breve, ou longo curso, e mais, ou menos perigosas, segundo as estações, lugares, e circumstancias de guerra, ou paz, extendendo-se por risco, e aggravando-se mais os riscos dos Seguradores, he inquestionavel, que, importando-lhes conhecer a qualidade, e extençaõ das contingencias, e damnos, a que se expõem, faz-se indispensavel, que os que requerem o Seguro, declarem na Apolice a especifica viagem, que pertendem segurar, declarando o seu destino, o lugar, ou porto da sahida, e bem

---

(1) Emerig. Cap. 13. Sec. 1. e seg. Baldasseroni Part. 4. tit. 5. 6. e 10.

bem assim o tempo, em que devaõ começar os riscos, e onde hajaõ de findar por conta dos mesmos Seguradores, com as mais circunstancias extrinsecas, e accidentes, que podem influir na acceitaçaõ, ou recusaçaõ do Seguro, e regulamento do premio, como v. g. se o Navio tem de navegar em Comboio; se debaixo da Bandeira neutra; se vai a corso; se traz viagem demorada além do ordinario; se ha más novas, ou ainda simples rumor de perda, ou receio della, por constar que soffrêra algum grande temporal, ou que se aproximára, ou fora visto em lugar infestado de Corsarios. Faltando estes requisitos, o Seguro caduca como fraudulento, ou defectivo em parte substancial; pois sem elles o contracto naõ tem hum objecto certo, e os Seguradores podem facilmente vir a ser victimas da má fé dos Segurados.

Na confirmaçaõ desta doutrina uniformemente concordaõ todos os Regulamentos maritimos, em que se estabelece a regra, que o Capitaõ do Navio naõ póde já mais desvairar da linha da viagem do destino, e que deve seguilla constantemente pelo caminho ordinario, e o mais breve, e seguro que ser possa: se a altera, he responsavel aos Interessados pelas perdas, e damnos.

A especificaçaõ da viagem na Apolice he susceptivel de todas as modificações, e pactos honestos, que entre si convierem o Segurador, e Segurado; pelo que taes pactos saõ os que formaõ a Lei do contracto, e decidem dos respectivos direitos dos contrahentes, pertencendo a estes fixar os tempos, e lugares dos riscos, com liberdade de fazer escalas, descarregar, vender, premutar, ou baldear para outros Navios os effeitos, segundo as clausulas ajustadas.

Deve notar-se, que a viagem do Navio he cousa diversa da viagem segurada. A viagem do Navio diz respeito aos pontos extremos da linha da derrota, que o Navio faz do porto, ou lugar da sahida, ao do destino, que tinha em vista o Proprietario, e Armador delle, ou onde o Capitaõ realmente aporta por capricho, ou má fé. A viagem segurada he aquella, que só interessa a especulaçaõ de quem requereo o Seguro, e que póde ser menor, ou differente da do Navio nas circunstancias, que moderaõ os riscos do Segurador. Se o Segurado faz o Seguro da viagem de hum Navio com clausula, ou garantia de Comboio, e o Navio parte sem elle, ou separa-se arbitrariamente no curso da navegaçaõ; se em lugar de ir ao porto declarado na Apolice, toca a diverso, he evidente que a viagem de hum tal Navio he muito destinta da viagem que o Segurador, e Segurado tinhaõ intençaõ de segurar. Pelo que, tratando-se de saber qual he a viagem segurada, he preciso ver-se na Apolice quaes saõ os dous pontos extremos, que nella se assignaõ para a linha da navegaçaõ, além da qual se naõ deva passar.

Quando as partes se naõ tem explicado sobre a duraçaõ da viagem, presume-se que se fizera o Seguro só de ida, e naõ de volta do porto, donde se fizera á véla.

Quando a viagem he a tempo, os dous pontos extremos do mesmo fórmaõ os termos constitutivos da viagem segurada.

CAPITULO XLVI.

Dos premios, e tempo de seu pagamento.

O Premio do Seguro sendo o preço convencional do risco maritimo, constitue huma parte essencial, e integrante da Apolice; (1) e por tanto nella deve-se declarar assim o ajuste da somma requerida pelos Seguradores, como o tempo do respectivo pagamento. Os Francezes chamaõ ao premio *Prime*; porque na origem, ou introducçaõ do contracto do Seguro, costuma-se pagar o premio primeiro que tudo, logo á assignatura da Apolice. Os Inglezes o denominaõ *Consideration*; porque em consideraçaõ da quantia, que estipulaõ a seu favor, he que se resolvem a tomar sobre si os riscos da cousa alheia. Tambem dá-se-lhe o nome de *Custo*, e *Agio* do Seguro.

O premio, e o risco do Seguro saõ dous correlativos inseparaveis, pois a sua reuniaõ constitue a essencia do contracto. Do que se segue, que se o Segurador naõ chegou a correr risco algum na cousa, que fórma o objecto do Seguro, ainda que isto acontecesse por facto do Segurado, ou de seus agentes, naõ tendo embarcado os effeitos que segurou, ou havendo mudado o projecto de sua especulaçaõ, nenhum premio total, ou parcial he devido ao Segurador; e por tanto naõ o póde exigir, se deo ao Segurado espaço para o pagamento; antes fica obrigado a retornallo, se o tivesse já recebido, como mais circunstanciadamente se dirá, quando tratarmos do *Storno*. (2) Porém huma vez que, segundo os termos da Apolice, tivessem os riscos principiado a correr por conta do Segurador, vence elle immediatamente o premio total, ainda que os rompesse, encurtasse, ou mudasse a viagem segurada; porque o risco maritimo consiste em ponto indivisivel: em hum instante, depois de se fazer á véla o Navio, podia acontecer o sinistro, ou correr effectivamente o Segurador maior perigo, que em todo o curso da navegaçaõ seguinte.

O premio póde estipular-se: 1.º por viagem inteira: 2.º por tempo limitado, sem designaçaõ de viagem: 3.º por tempo limitado, com designaçaõ de viagem.

O premio de viagem inteira, sendo de ida, e volta, se diz *Premio ligado*. Quando se estipula o premio de semelhante viagem, elle naõ admitte diminuiçaõ, nem augmento, qualquer que seja a duraçaõ da mesma viagem. Se he feita por tempo limitado, sem designaçaõ dos pontos extremos, do lugar da sahida, e o da entrada, o premio naõ he devido aos Seguradores, se-

(1) Emerig. Cap. 3. Sec. 1. e seg. Baldas. Part. 1. tit. 9. e 10. Wesket verb. *Premium*.
(2) Vid. Part. 2. Cap. 10.

senaõ pelo tempo fixo na Apolice; e se a viagem excede esse tempo, os riscos tambem naõ saõ mais por conta dos Seguradores; salvo se o Segurado procurar, pendendo os riscos, refórma da Apolice, requerendo a continuaçaõ do Seguro pelo tempo, que em diante decorrer. (1)

Porém se a viagem he designada na Apolice, o Segurador correrá os riscos da viagem inteira; com condiçaõ todavia, de que se a duraçaõ exceder o tempo limitado na Apolice, o premio será augmentado á porporçaõ, sem que o Segurador seja obrigado a restituir parte alguma delle, se a viagem dura menos. Tal he a disposiçaõ do Art. XXXV. das Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg. que sem dúvida funda-se em justiça; pois os Seguradores, que subscrevem a taes Apolices de tempo limitado, sabem que a viagem póde durar além deste tempo; e a limitaçaõ do tempo se presume por intelligencia mercantil em favor dos mesmos, segundo observa Pothier, num. 62, a fim de que a ulterior prolongaçaõ os naõ damnifique contra a virtual intençaõ das partes.

Aquellas Ordenanças estabelecem huma excepçaõ singular no Artigo VI., determinando, que se o Seguro he feito sobre mercadorias de ida, e volta, com premio ligado; e o Navio, tendo chegado ao lugar do destino, naõ voltar para o donde sahio, o Segurador será obrigado a retornar os dous terços do premio, salvo havendo estipulaçaõ contraria. He evidente a anomalia desta disposiçaõ, pela incoherencia com os principios acima referidos; e parece antes huma disposiçaõ de graça em favor dos Segurados, do que huma consequencia derivada da natureza do risco maritimo, e premio ligado. (2)

Se o Navio sinistrou á entrada do porto, o premio ligado he devido por inteiro; porque entaõ o contracto do Seguro tem recebido consummaçaõ absoluta.

O premio póde ser compensavel, condicional, reductivel, e augmentativo, segundo os pactos, ou condições expressas na Apolice. *Premio compensavel* he usado em tempo de guerra, em que os premios costumaõ ser muito altos: entaõ he frequente estipular-se, que elles seraõ compensados no caso de perda, e só se pagaõ de estarem findos os riscos. (3)

Premio condicional he aquelle, que se estipula com a restricçaõ de que só será devido, verificadas certas circunstancias, de lugar, tempo, e acontecimento, segundo o interesse do Segurado; como por exemplo, se o Navio chegar a salvamento; se tocar a certo porto.

Premio reductivel he, quando se estipula, que o premio será em certos casos, reduzido, ou diminuido a menos do ajustado. Usa se desta estipulaçaõ, principalmente em tempo de guerra; como por exemplo, havendo esperança de paz, ou receio de rompimento de guerra, póde-se estipular na

Apo

(1) Vid. dita Ord. Mar. de Franç. Art. 7. 34. Emerig. Cap. 13. Sec. 3. §. 4. e Cap. 13. Sec. 12. e 13

(2) Emerig. Cap. 33. Sec. 2.

(3) Pothier, num. 191.

Apolice, que o premio será diminuido até certa quantia, se sobrevier a paz, ou naõ se romper a guerra. *Premio augmentativo*, ao contrario, tem lugar a favor dos Seguradores, declarando-se na Apolice, que o premio será augmentado até certa somma, ou segundo o curso da Praça, se se declarar a guerra.

Depois que o premio he ajustado, e firmada a Apolice com a assignatura dos Seguradores, tendo o Seguro sido feito em boa fé, ainda que depois sobrevenhaõ riscos maiores, do que haviaõ sido esperados pelos Seguradores, como v. g. a declaraçaõ de guerra, naõ tem direito de pedir augmento de premio, nem o Segurado reducçaõ, ou diminuiçaõ delle, se inopinadamente sobreveio a paz, e hum, e outro naõ se precaucionáraõ com a estipulaçaõ sobredita: ambos saõ responsaveis na parte respectiva, o Segurador pela indemnizaçaõ de perda, e o Segurado pelo pagamento do premio do ajuste. Emerigon, Capitulo III. Sec. IV., naõ obstante expôr alguns Julgados contrarios na França, conclue, reconhecendo que elles naõ podem servir de regra, por serem desvairados da natureza do contracto do Seguro.

A taxa do premio nos tempos, e circunstancias ordinarias, he, como o preço de todas as cousas, regulada pela concurrencia, e curso geral da Praça; porém sobrevindo más novas, sendo o tempo de inverno, e a viagem prolongada, ou concurrendo outras circunstancias de tempo, e lugares, que exaltou os receios dos Seguradores, he evidente que naõ póde haver justa medida para se limitar o premio: e por consequencia vem elle a ser necessariamente dependente do arbitrio dos Seguradores; os quaes, segundo a idéa, muitas vezes fántastica, que formaõ do perigo, e á proporçaõ da sua affouteza, ou descorçoamento nas especulações mercantis, assim saõ mais propensos, ou difficeis na acceitaçaõ dos Seguros. Pelo que, nunca se póde com justiça arguir lesaõ na quantidade do premio, se o Seguro foi feito em regra, podendo os riscos, e ignorando o Segurador absolutamente a sorte da navegaçaõ do Navio segurado.

Em Inglaterra, e nas grandes Praças da Europa, costuma-se segurar naõ só o Capital, e seu premio, mas tambem o premio dos premios, para o effeito de que, acontecendo o sinistro, o Segurado naõ receba prejuizo algum, mas reembolse todo o fundo que segurou. (1)

Quanto ao pagamento he de notar, que as Ordenanças de Marinha de França, Artigo VI., determinaõ, que o premio seja pago por inteiro logo ao tempo da assignatura da Apolice, segundo o antigo costume. Mas presentemente nas Praças principaes he contra o estilo usar-se de semelhante urgencia. De ordinario todas as Apolices fixaõ a época do pagamento. Em algumas Praças naõ se vence o tempo, senaõ depois da cessaçaõ dos riscos; em outras (como em Lisboa, por prática de algumas Companhias) reduz-se a obrigaçaõ a huma Letra de Cambio, que o Segurado acceita a pagar no tempo,

(1) O Methodo de fazer essa conta póde-se ver em Emerigon Cap. 3. Sec. 2. §. 5. Cap. Sec. 12. e 13. Valin Comment. ao Art. 20. das Ord. de Mar. de Franç. tit. dos Seg.

que nella se fixa. Onde he estabelecida a necessidade de se fazerem os Seguros pela mediaçaõ de Corretores, estes saõ os que ficaõ immediatamente responsaveis ao pagamento com o regresso contra o Segurado Proprietario, ou Commissario. Se o Seguro he feito por conta de outro, quem o requer fica obrigado á satisfaçaõ do premio, como se notou no Capitulo IX.

He questaõ, se a falta do pagamento do premio annulla a Apolice? A resoluçaõ depende do uso da Praça, ou dos termos da mesma Apolice. Se nella he estipulado, que o Seguro cesse logo que naõ for pago o premio, deve-se cumprir esta condiçaõ; mas se ella naõ existe, e o Segurador fiou a tempo o pagamento, naõ tem contra o Segurado outro direito, mais do que coustrangello á satisfaçaõ; ficando porém firme a Apolice, e constituido em consequencia na responsabilidade pelo sinistro.

Se o Segurado quebra, os Seguradores tem direito de requerer ou que se lhes dê cauçaõ, ou que se rescinda a Apolice; e isto he conforme a justiça pelas regras da reciprocidade do contracto; pois o Segurado, fallindo o Segurador, póde resilir do Seguro, se os Administradores do fallido naõ prestaõ aquella cauçaõ, devendo hum, e outro ser de condiçaõ igual. (1)

Fallindo o Segurador, tem lugar a compensaçaõ do premio com a perda, se o pagamento da perda, e o dos premios se acharem respectivamente vencidos antes do fallimento; mas naõ, quando a época do fallimento, o Navio estava ainda em risco, ou ignorava-se o acontecimento do sinistro. Tambem naõ tem lugar a compensaçaõ, se ao tempo do fallimento os créditos respectivos naõ eraõ vencidos, ou hum delles o naõ fosse. (2)

He tambem questaõ, se os Seguradores tem o privilegio de Hypotheca nos bens segurados para o pagamento do premio. Parece que o devem ter; pois em se carregarem dos riscos dos bens alheios, daõ movimento, e vida ás expedições maritimas, e he este hum motivo muito attendivel para a protecçaõ, e favor. (3)

Em que casos deva o Segurador restituir o premio, dir-se-ha, quando se tratar do retorno do premio na Parte II. Capitulo XII.

A respeito das condições do Seguro, como ellas podem ser muito variadas, segundo os multiplicados interesses das partes, seria tedioso enumerar neste Compendio ainda as que o uso frequentemente admitte em diversas Praças. Tratamos das mais communs, e importantes na Parte II. Capitulo IX. *das Garantias*, e para ahi remettemos o Leitor.

A clausula, *livre de avaria*, merece particular discusaõ, por ser abusiva, e de grande consequencia. Mas ella mais commoda, e propriamente tem lugar, quando tratarmos das avarias. (4)

C A-

(1) Emerig. Cap. 3. Sec. 7. e Cap. 8. Sec. 16.

(2) Vid. Emerig. Cap. 3. Sec. 8. e Cap. 18. Sec. 1.

(3) Vid. Emerig. Cap. 3. Sec. 9.

(4) Vid. Trat. 2. da presente Obra. Baldasseron. Part. 5. tit. 7. §. 44. e seg.

CAPITULO XLVII.

Do Seguro depois do sinistro, ou chegada do Navio a salvamento.

AInda que os riscos sejaõ da essencia do contracto do Seguro, com tudo, naõ he necessario que elles sejaõ reaes ao tempo da assignatura da Apolice: (1) basta para validade da convençaõ, que sejaõ meramente ideaes, e se reputem pendentes na fantasia, ou persuasaõ das partes; com tanto, que estas procedaõ em boa fé, e se achem em absoluta ignorancia do estado da cousa segurada. Daqui vem, que saõ uniformes os Regulamentos de Marinha das principaes Nações Commerciantes em permittirem, e haverem por válidos, os Seguros, posto que ajustados, assim depois do acontecimento do sinistro total, ou parcial, como depois de ser já chegado a bom porto, e salvamento os effeitos, e Navio segurado, se o Proprietario, ou seus agentes, quando requerêraõ o Seguro, ignoravaõ que fossem perdidos os mesmos effeitos, e Navio, ou o Segurador naõ tinha noticia alguma de estarem elles a salvo. A boa fé das partes, a incerteza do successo, e o bem do Commercio, que interessa na multiplicaçaõ dos Seguros, justifica semelhantes contractos. (2)

Isto porém só tem lugar, quando o Segurado nem sabia effectivamente, nem podia saber da perda, ou o Segurador da chegada do Navio a salvamento, antes da assignatura da Apolice; vindo nesta materia a *sciencia positiva*, e a *sciencia presumptiva* a terem igual effeito, quanto á dissoluçaõ do contracto; porque a simples possibilidade das sciencias em hum, e outro, basta para annullar a Apolice, segundo he disposto nas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXXVIII. Como porém he difficil a prova da sciencia positiva do Segurado, ou Segurador, as ditas Ordenanças, para prevenirem as fraudes, estabelecem no Artigo XXXIX. a regra, que se presumirá a sciencia do sinistro, contando-se legua e meia por hora, desde o lugar em que primeiro chegou a noticia da perda, ou da chegada do Navio até o do em que se assignou a Apolice: computado assim o tempo, e a distancia, julga-se, sem grave perigo de erro, da possibilidade de ter, ou naõ, vindo noticia do successo; bem entendido porém, que naõ ficaõ por isso excluidas quaesquer outras provas, pelas quaes se possa mostrar, que ainda em menos tempo havia a parte interessada tido, por si, ou seus agentes, sciencia do facto: ou que depende das circunstancias, que se deixaõ ao arbitrio, e religiaõ do Juiz.

(1) Baldasser. Part. 6. tit. 3. Emerig. Cap. 15. Sec. 1. e seg.

(2) Vid. Emerigou. Cap. 1. Sec. 1. onde este Author explica a differença do que elle chama *risco effectivo*, e *risco putativo*.

Pelo que, se por testemunhas, ou provas literaes, se convencer a má fé do Segurador, ou do Segurado, a Justiça deve assistir á parte prejudicada, naõ podendo já mais authorizar hum contracto fraudulento, e depredatorio; pois he evidente, que o Segurador naõ tem titulo ao premio, se ao tempo da assignatura da Apolice sabia que era salvo o Navio; e o Segurado he convencido de dólo, e usurpaçaõ do alheio, se requer o Seguro, quando aliàs já tinha noticia da perda da cousa que fez segurar.

CAPITULO XLVIII.

Do Seguro sobre boa, ou má nova, ou outras clausulas equivalentes.

COmo a prova da possivel sciencia do sinistro, ou da feliz chegada do Navio, feita em consequencia da presumpçaõ legal, e cálculo da legua e meia por hora, vinha a ser materia de contestações odiosas, e difficultava os Seguros, introduzio-se o costume de renunciarem as partes á prova deduzida da dita legua e meia, ou de outro espaço prefixo por Regulamento, ou uso da Praça, inserindo na Apolice o pacto, e condiçaõ expressa daquella renúncia, ou clausula (que lhe he perfeitamente synonyma) de se fazer o Seguro *sobre boa, ou má nova*; *perdido, ou naõ perdido*; *salvo, ou naõ salvo*; *a todo o successo*, ou outras enunciações equivalentes. (1) As Ordenanças de Marinha de França, Artigo XL., declaraõ legitimos os Seguros feitos nesta maneira; e nisto substancialmente concordaõ com os Regulamentos de Amsterdaõ, Stokolmo, Bilbau.

Semelhantes clausulas tem lugar naõ só quando sobrevem noticias boas, eu más, por cartas, por gazetas, ou ainda por simples rumor, e voz vaga, que o Navio, sobre que se pertende fazer o Seguro, era perdido, ou salvo; mas tambem quando naõ ha receio além do ordinario, e o Segurado se pertende garantir contra todo o successo, usando daquella precauçaõ.

Naõ se póde duvidar da validade destes Seguros, visto que aquella clausula he reciprocamente util ao Segurador, e Segurado; pois o Segurador recebe o premio, muitas vezes bem alto, no caso de se verificar a boa nova; e o Segurado a sua indemnizaçaõ, realizando-se a má noticia; com tanto porém, que hum, e outro hajaõ procedido em boa fé, e na absoluta incerteza do successo, declarando se mutuamente todas as circunstancias, que ao tempo da assignatura estejaõ dentro do seu conhecimento, sobre o estado do Navio, e exito da navegaçaõ; pois que a intelligencia mercantil, e uso daquella clausula, naõ he o de conceder ás partes a liberdade de fazerem hum con-

---

(1) Baldasseroni Part. 6. tit. 4. Pothier 12. 24. Binketsoek quæst. *Jur. pr.* Cap. 16. num. 3. Magens Part. 1. §. 74. Emerig. Cap. 15. Sec. 5.

contracto fraudulento, naõ podendo haver pacto que legitime o dólo, e tolha aquella igualdade, que he a essencia das convençoes humanas, a qual naõ subsistiria, se huma parte, sendo informada da sorte da navegaçaõ, a occultasse á outra, induzindo-a a erro sobre o juizo da natureza, e extensaõ dos riscos. (1)

Por tanto, podendo-se provar, por prova directa, isto he, que naõ seja a do cálculo da legua e meia por hora, que o que o fez segurar, ou recebeo o Seguro *sobre boa, ou má nova*, sabia da perda, ou da chegada do Navio, o Seguro se dissolve pela fraude.

O effeito da clausula de que se trata, he que os Seguradores saõ obrigados á indemnizaçaõ, e o Segurado á paga do premio, ainda que poucas horas depois da assignatura da Apolice chegue a noticia certa da perda, ou salvamento do Navio: mas naõ obstante essa clausula, he licito ao Segurado, ou ao Segurador, qual se presumir prejudicado, oppôr a excepçaõ de fraude, e de sciencia positiva do facto ao tempo do contracto; com tudo, aquelle que allega, tem o encargo de provalla concludentemente por provas proprias, independente do cálculo, e presumpçaõ legal da legua e meia por hora; e como esta prova he de ordinario difficil, he evidente a avantagem de inserir-se na Apolice a dita clausula.

Em Inglaterra naõ se costuma declarar nas Apolices esta clausula de boa, ou má nova, ou outra semelhante; sem embargo do que se consideraõ válidos os Seguros alli feitos, ainda depois de acontecido o sinistro; com tanto, que o Segurador naõ possa provar que o Segurado o sabia, quando requereo a Apolice, ou que mal representára, por fraude, ou erro, em cousa subsıancial, o estado do Navio, occultando os avisos recebidos a esse respeito; porém, em caso de duvida, o Segurado he obrigado a prestar juramento de que ignorava a perda, a fim de purgar-se de toda a suspeita de má fé. Esta prática he conforme as Ordenanças de Midleburgo, e Roterdaõ.

C A-

(1) *Illud nulla pactione fieri potest ne dolus praestetur.* l. 27. §. ff. *de pactis.*

CAPITULO XLIX.

Do Reseguro.

Reseguro he hum contracto, pelo qual o Segurador, que assignou alguma Apolice por certa quantia, tendo arrependimento do ajuste, se faz segurar com outros Seguradores por igual somma, removendo sobre elles por distincta Apolice, os riscos que havia tomado sobre si. (1) Neste caso, ainda que os riscos do primeiro Segurador formem o objecto do Reseguro; com tudo, este novo Seguro vem a ser hum contracto independente do primeiro: de sorte, que o originario Segurado naõ tem direito algum contra o Resegurador, nem o primeiro Segurador fica desobrigado da Apolice que assignou. Pelo que, acontecendo a perda, aquelle Segurado tem a sua acçaõ prompta contra o mesmo primeiro Segurador, com quem unicamente tratou; este porém tem igualmente o seu regresso contra o Resegurador para a indemnizaçaõ na fórma do ajuste.

O Reseguro he hum contracto taõ legitimo como o Seguro, e delle naõ differe na substancia, e effeitos. Por virtude do mesmo, o primeiro Segurador se considera como qualquer Segurado a respeito dos riscos de que o Resegurador se encarregou: e he sujeito aos respectivos encargos, e revestido de identicos direitos. Elle he muito favoravel aos interesses, e expediente do Commercio; porque, naõ havendo cousa mais natural do que precaver-se qualquer pessoa contra algum accidente, que possa occasionar a sua ruina, he racionavel, que, arrependendo-se algum Segurador dos Seguros incautamente recebidos, ou por recrescerem as circunstancias, que augmentáraõ os riscos, ou por ter tomado mais Seguros do que era prudente, ou por se terem multiplicado os sinistros, ou sobrevirem outros embaraços, que o hajaõ reduzido a difficuldades, ou impossibilidade de encher os empenhos contrahidos, procure resegurar-se com outros Seguradores, que tenhaõ mais confiança na sua boa fortuna; e que, ainda no caso de infelicidade, considerem a perda como indifferente ao estado dos seus negocios, e credito pessoal.

Os primeiros Segurados, posto naõ tenhaõ direito de demandar aos Reseguradores, com quem nada tratáraõ, em quanto os primeiros Seguradores subsistirem em crédito; com tudo, fallindo estes, saõ, como os mais crédores, interessados na massa fallida, e devem entrar no dividendo, ou rateio, do capital existente, e nos das acções contra os ditos Reseguradores, se sobreveio o sinistro, contra o qual se havia feito o Seguro.

O

(1) Baldesseroni Part. 6. tit. 31. Emerig. Cap. 8. Sec. 14. Park Cap. 15. John Millar pag. 231. pag. 263. Weskett. verb. *Double-insurance*,

O Reseguro he permittido expressamente nas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XX.; e o saó igualmente nas de Kaningsberg, Hamburgo, e Bilbau.

Em Inglaterra tambem era admittido aquelle contracto sem restricçaõ alguma. Mas no progresso dos tempos insurgiraõ nesta parte taes abusos, pelo Estatuto de George II., Capitulo XXXIV., se limitou a antiga liberdade, determinando-se, que só fossem válidos os Reseguros nos unicos casos do fallimento, banca-rota, e morte do primeiro Segurador; permittindo-se aos Administradores do fallido, e seus Testamenteiros, fazerem o Reseguro até á somma antecedentemente segurada; com tanto, que na Apolice se declarasse, que o contracto era de Reseguro.

CAPITULO L.

Do Seguro duplicado.

O Seguro duplicado he huma especie de Reseguro muito distincta da que se explicou no Capitulo antecedente; (1) porque o Reseguro propriamente dito, he o Seguro que o Segurador faz com outros Seguradores da somma, e risco, que havia tomado a seu cargo; o Seguro duplicado porém he hum novo Seguro, que o Segurado por arrependimento, ou temor de ruina propria, faz dos riscos da insolvencia, ou insolubilidade do seu primeiro Segurador. Acontece algumas vezes, que o Segurado, depois de fazer o Seguro, entra em dúvida sobre o estado dos Seguradores, com que tratou, receando que, no caso do sinistro, se achem estes fallidos, e naõ possaõ pagar a perda: para remover de si taes receios, tem o recurso de fazer segurar com outros Seguradores a responsabilidade dos primeiros. Naõ implica que estes segundos Seguradores, ou por terem mais razões de conhecerem os fundos, e extensaõ do crédito dos primeiros Seguradores, ou por quererem correr os perigos da sua responsabilidade, ou por honra da firma dos mesmos, se carreguem dos riscos que estes já haviaõ tomado, e se obriguem á indemnizaçaõ em distincta Apolice. Pela cautéla do Seguro duplicado, o Segurado adquire tranquillidade, e maior segurança do pagamento do seu capital, que fazia a materia da primeira Apolice.

Em algumas Nações he prohibido o Seguro duplicado, pelos abusos que delle se tem feito. Mas pelas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XX., he permittido este Seguro duplicado. Elle se assemelha aos Seguros por modo de aposta, naõ tendo por objecto directamente os riscos maritimos, mas sim a contingencia de poder, ou naõ, o primeiro Segu-

(1) Park Cap. 15. Wesket verb. *Doudle-insurance.*

gurador pagar a quantia segurada. Com tudo, semelhante contracto naõ he repugnante á justiça, e se póde considerar como hum abono, ou garantia, que o segurador faz do crédito do primeiro.

O effeito do Seguro duplicado he, que o Segurado póde, no caso de perda, exigir a indemnizaçaõ, ou do primeiro, ou do segundo Segurador indifferentemente, e a seu pleno arbitrio; porém naõ póde requerer huma satisfaçaõ duplicada da mesma somma de hum, e de outro Segurador simultaneamente; pois tendo sido paga por qualquer delles, fica extincta a obrigaçaõ da Apolice; e cada Segurador deve contribuir distributivamente á totalidade da somma segurada, á proporçaõ das quantidades que tomáraõ; e se o Segurado pertender ulterior pagamento, deve ser repellido com a excepçaõ de dólo, e merece castigo; pois do contrario, offender-se-hiaõ os principios da justiça, e boa fé, e a tentaçaõ do ganho occasionaria perdas voluntarias: tanto mais que o Seguro, segundo se tem muitas vezes repetido, he hum simples contracto de indemnidade, no caso de perda; e por tanto naõ póde o Segurado pertender mais do que na realidade tiver perdido.

Este Seguro duplicado naõ se deve confundir com aquelle, pelo qual alguem segura duas, ou mais vezes por distinctas Apolices a mesma quantia, para haver, no caso do sinistro, dobrada, ou triplicada satisfaçaõ do seu capital. Semelhantes Seguros saõ evidentemente fraudulentos, depredatorios, e inauthorizaveis. (1)

---

(1) Vid. Ord. Mar. Fr. tit. dos Segur. Art. 22. 23. 24. 25.

FIM DA PARTE PRIMEIRA.

PAR-

PARTE II.

DA DISSOLUÇAÕ DO CONTRACTO DO SEGURO.

CAPITULO I.

Do Storno da Apolice em geral.

TENDO-SE até agora exposto o modo com que se fórmaõ as obrigações do Contracto do Seguro, e bem assim a sua natureza, objecto, e extensaõ, passamos a considerar o como ellas se dissolvem, e extinguem, destruindo-se o effeito da Apolice em todo, ou em parte.

Naõ he necessario advertir, que o Seguro, em quanto naõ principiaõ os riscos, òu ignora-se o exito da viagem segurada, se póde dissolver pelo mutuo consentimento das partes; (1) pois este he o modo geral com que se desligaõ as obrigações de qualquer contracto; indicaremos porém os casos particulares, em que semelhante contracto, pela singularidade da sua natureza, e effeitos, perde toda a força, desfazendo-se os vinculos da obrigaçaõ primitiva, como se nunca existira.

Elle se dissolve de dous modos, ou pela *nullidade original* da Apolice, ou pela *posterior rescisaõ* da mesma. O primeiro caso verifica-se, quando o contracto he desde seu principio vicioso, que por isso nunca póde adquirir subsistencia: o segundo caso tem lugar, quando, supposto o Seguro fosse ao principio legitimo, com tudo sobreveio depois alguma circunstancia (ainda sem fraude do Segurado), pela qual se rompe o mesmo Seguro, por naõ ter applicaçaõ o seu objecto em todo, ou em parte.

O Seguro *annulla se* desde o principio: 1.º quando alguma fraude deo causa ao contracto, ou ahi interveio de alguma maneira directa da parte do Segurado, o do Segurador: 2.º quando houve erro, ou falta, que alterasse o consentimento das partes, variando o objecto, e extensaõ dos riscos: 3.º quando foi feito ou contra a essencia, e Lei natural do contracto, ou contra o Direito Público das Nações, ou contra os Regulamentos particulares do Paiz, em que se celebrou o ajuste.

O Seguro *recinde-se*, quando, posto o contracto fosse desde seu principio válido, com tudo mostra-se depois: 1.º que se faltou a alguma das condi-

(1) Vid. John Millar *Elem. of the Law on insurance.* Sec. 3. Cap. 3. pag. 110.

dições tacitas, ou expressas da Apolice: 2.° que a cousa segurada naõ fora exposta aos riscos maritimos.

Em todos estes casos se diz haver *Storno da Apolice.* Esta palavra *Storno* (1) (escreveremos *Estorno*,) sobre cuja etymologia variaõ os Authores, he frequentemente usada pelos Italianos, a quem o Commercio da Europa deve em grande parte a sua origem, e extensaõ, bem como a nomenclatura, e fraseologia mercantil. Ella significa em geral *a dissoluçaõ do contracto do Seguro, por qualquer causa que seja.* Daqui vem que *estornar o Seguro* he o mesmo que dissolver, ou rescindir a Apolice, fazendo cessar a responsabilidade do Segurador, quanto á indemnizaçaõ promettida, e a do Segurado, quanto ao pagamento do premio que se estipulou; com a differença porém, que em todos os casos, em que se estorna o Seguro por qualquer principio, o Segurador sahe immediatamente da obrigaçaõ de responder pelo exito da cousa, e viagem, que era o objecto do Seguro; recebendo todavia meio por cento cada mez pela sua assignatura, desde o tempo que se ultimou o trato subscrevendo a Apolice; mas o Segurado, em alguns casos, estornando-se o Seguro por culpa, ou facto seu, ou pela de seus Agentes, e Prepostos, naõ tem direito de compellir ao Segurador, que lhe restitua o premio, que lhe tivesse pago com anticipaçaõ, segundo diremos mais circunstanciadamente, quando tratarmos do *Retorno do premio.*

Como a presente materia he complicada pela variedade das cousas do estorno, he necessario, para maior clareza, exemplificalla nos seguintes Capitulos, em que distinctamente exporemos, em primeiro lugar, os modos, e casos, em que se storna a Apolice, extinguindo-se as obrigações do Seguro pela *nullidade originaria* do contracto; em segundo lugar, quando se estorna, ou dissolve pela *superveniente rescisaõ* do mesmo.

CA-

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 1. e seg. Baldasseron. Part. 6. tit. 5.

CAPITULO II.

Da nullidade do Seguro pela fraude.

EM todos os contractos a candura, sinceridade, e boa fé saõ os requisitos absolutamente necessarios para se constituirem válidos, e terem o seu destinado effeito. (1) Nenhuma convençaõ se póde considerar justa, e honesta, se as partes contrahentes naõ se achaõ em huma condiçaõ igual, para conhecerem a utilidade respectiva do contracto, e se o seu consentimento naõ se ajusta, e recahe precisamente sobre o mesmo objecto, e circunstancias. Do contrario, o contracto he nullo, e a Lei naõ assiste, nem portege a parte, que usou de arte, e engano em prejuizo da outra; e com toda a justiça póde a parte lesada resistir ao cumprimento do tracto, allegando com verdade naõ ter lhe prestado o seu consentimento, que aliàs he a fórma intrinseca, e essencial de toda a convençaõ: pois quando a fraude influe na ultimaçaõ de qualquer ajuste, he incontestavel, que a parte, que soffre o damno, tinha em vista cousa muito diversa da intençaõ da outra, que a induzio a assentir á sua vontade; e semelhante assenso, como apparente, e nominal, naõ póde em tempo algum considerar-se obrigatorio.

Esta doutrina, que fórma a base da ordem Social, e Civil, opéra ainda com maior força sobre o contracto do Seguro, pela delicadeza do seu objecto, e pela especial confiança, com que o Segurador se entrega á presumida probidade, e candura do Segurado. Este contracto, pela sua analogia com o da compra, e venda (pois o Segurado naõ he mais do que o vendedor do perigo) deve ao menos ser sujeito ás mesmas regras, a respeito da lisura, e boa fé dos contrahentes, e da necessidade de manifestaçaõ das circunstancias que influem, assim no valor da cousa, sobre que versa o ajuste, como na deliberaçaõ, e acordo definitivo de ambas as partes.

Ora, segundo os principios de Jurisprudencia Civil, no contracto da compra, e venda, para ser firme, e valioso, he o vendedor obrigado a naõ dissimular, nem encubrir ao comprador vicio algum occulto da cousa que intente vender-lhe, nem usar de artificio fraudulento para surprender a sinceridade do mesmo comprador, e extorquir-lhe o consentimento, representando a materia da compra differentemente do que na verdade he: e ainda que seja livre ao comprador o examinar, por inspecçaõ ocular, a cousa que pertende haver, observando-a por todas as faces favoraveis, ou detrimentosas á seu interesse, para poder vir no cabal conhecimento da utilidade, ou desa-

(1) Allan Park Cap. 10. John Millar Part. 1. Cap. 2. Weskett verb. *Colccalmente fraud.* Emerig. Cap. 1. Sec. 5. §. 2.

vantagem que lhe póde resultar do negocio; e supposto tambem se permitta ao vendedor o dar á sua propriedade hum valor de méra affeiçaõ, com tudo, se o dólo deo causa ao contracto, ou nelle interveio de hum modo caracterizado, ou se aquelle valor he desmedido, e o comprador soffreo lezaõ enorme, a Lei vem em soccorro da parte lesada, annullando o tracto pelo vicio radical do ajuste; ou dando o direito de rescindillo, pela excessiva desigualdade do mesmo. (1)

Se isto procede em hum contracto, em que o corpo, ou substancia sobre que recahe, está dentro da esféra dos sentidos, e sempre se suppoem que ambas as partes, na sua escolha, ajuste do preço, e mais condições, confiáraõ em certo gráo da propria sagacidade o conhecimento da qualidade, e valor da cousa, com muito maior justiça deve ter lugar a mesma disposiçaõ no contracto do Seguro; pois sendo o seu objecto o risco da cousa exposta á navegaçaõ, o qual naõ he alguma realidade actual, mas huma simples contingencia futura, ou entidade de sua natureza ideal, e inanimada, he evidente que naõ póde já mais ser objecto de observaçaõ corporal: tanto mais que o Navio, e bens segurados, na maior parte das vezes, naõ existem no lugar em que se celebra o contracto; pois todos os dias se requerem Seguros de Navios, e Mercadorias, que se esperaõ de lugares ultramarinos, e muito remotos da Praça, onde residem as Companhias de Seguro; e ainda que existaõ nella, os Seguradores naõ costumaõ, e em infinitas circunstancias he impraticavel examinar a existencia, e qualidade dos bens, que se pertendem expôr, ou já se achaõ expostos aos perigos maritimos; principalmente nas grandes Praças do Commercio, onde a rapidez do gyro mercantil, e a infinidade dos Seguros, que se fazem todos os dias, e se requerem de differentes Paizes, impossibilita o minucioso, e importuno exame dos Navios, e effeitos, cujos riscos os Seguradores tomaõ a seu cargo.

Este conhecimento, bem como o das circunstancias, que podem fazer maior, ou menor o risco, só he proprio do Segurado, vendedor do perigo, que tem immediato interesse na expediçaõ, e transporte maritimo, ou como Proprietario, ou como Commissario, ou como Affretador, que se considera como Proprietario interino, durante o tempo do seu affretamento; elle além disto, he que tem todas as opportunidades de se informar, e saber da natureza da especulaçaõ, da estructura, e força do Navio, da condiçaõ da carga, das difficuldades, e riscos da viagem, etc.

Por tanto o Segurador vem, de ordinario, a ser a respeito de tal contracto hum ente méramente passivo, que naõ se póde decidir á acceitaçaõ do Seguro pela pessoal observaçaõ de alguma cousa, que lhe seja apresentada aos olhos; antes está na necessidade de confiar illimitadamente na probidade, e intelligencia do Segurado, seguindo ás cégas a informaçaõ que se lhe dá sobre o estado do negocio, e da navegaçaõ, presumindo-a sincéra, e exacta; e computando o risco por hum cálculo de probabilidade, que pruden-

(1) Ordenaçaõ do Reino Liv. 4. tit. 13. L. 2. Cod. *de rescind. vend.*

dencialmente fórma, segundo a representaçaõ do mesmo Segurado, fica inteiramente á mercé deste, e por consequencia sujeito a gravissimos damnos, se por fraude foi surpreza a sua assignatura; ou porque a pessoa, que requereo o Seguro por sua conta, ou por conta de outro, allegou alguma falsidade; ou porque occultou alguma verdade em ponto substancial, que alterasse a idéa do risco, que o Segurador tinha concebido ao tempo da Apolice, a que aliás naõ assignaria, se soubesse, ou fosse advertido das circunstancias falsificadas, ou occultas. Pelo que he necessario que a Lei proteja com particularidade o Segurador contra qualquer genero de fraude, para o qual o Segurado tem de ordinario grande tentaçaõ, e opportunidade.

Em consideraçaõ disto tem se estabelecido a regra, que o Seguro fica nullo, desde o seu principio, todas as vezes que nelle interveio ainda o menor gráo de fraude da parte do Segurado, ou seus Agentes; ou seja por alguma directa *má representaçaõ* do facto, asseverando-se alguma falsidade positiva; ou seja por deliberada occultaçaõ das circunstancias substanciaes, que podiaõ variar a idéa do risco, e influir no consentimento dos contrahentes. Esta regra he fundada na Justiça universal, que já mais authoriza o dólo; até a Lei do Reino, Ord. Liv. IV. tit. 71. declara nullos todos os contractos, em que houve simulaçaõ *em prejuizo da parte contraria.*

Ora a fraude naõ só se póde considerar da parte do Segurado, senaõ tambem da do Segurador; pois obrigando a Lei, e essencia do contracto, tanto a hum, como a outro, a manifestar todas as circunstancias que estaõ dentro do respectivo conhecimento, sobre a natureza, e situaçaõ do objecto segurado, he consequente, que se o Segurado póde provar que o Segurador, ao tempo que assignou a Apolice, sabia que v. g. o Navio, sobre que se corriaõ os riscos, ou em que tinhaõ sido carregados os bens seguros, se achava salvo no porto do destino, ou n'algum outro, livre de perigo, sendo esta circunstancia ignorada pelo mesmo Segurado, o contracto se annulla; bem como se este tivesse occulto ao Segurador algum accidente, que pudesse motivar a acceitaçaõ, ou recusaçaõ do contracto. Porém como de ordinario os Seguradores saõ os mais expostos a serem victimas da má fé dos Segurados, que tem nisso maior interesse, e facilidade, restringiremos a presente discussaõ taõ sómente no exame dos casos, e effeitos da fraude dos mesmos Segurados.

A fraude se póde considerar ter intervindo no Seguro dos dous modos; 1.º pela directa, e positiva allegaçaõ de alguma falsidade no facto, e suas circunstancias, que o Segurado fez ao Segurador, reconhecendo aliàs elle mesmo a falsidade que affirmou: 2.º pela occultaçaõ de algumas circunstanciais substanciaes, que o Segurado sabia, e que deliberada, e maliciosamente suppримio para facilitar o Segurador a acceitaçaõ do Seguro; as quaes, se fossem a este expostas, e conhecidas, ou o apartariaõ de tomar sobre si o risco em todo, ou em parte, ou o determinariaõ a requerer maior premio. (1)

Os

---

(1) *Dolus malus non tantum in eo est, qui fallendi causâ obscure loquitur, sed etiam qui insi-*

Os modos de commetter alguma fraude daquelles dous generos podem ser muito variados, e depende do caracter, destreza, e situaçaõ do Segurado. Exemplos da primeira especie de fraude, que muitas vezes tem acontecido, saõ os seguintes: v. g. se o Segurado fez o Seguro de alguns bens, affirmando com fraudulento designio, e deshonesto artificio, serem destinados para hum porto, e por fim se manifesta que o primitivo, e constante destino da viagem do Navio, em que foraõ carregados, era para differente porto: se affirmou que o Navio, ou carga segurada, era de propriedade neutra, e depois verificou-se que pertencia a inimigo, ou subdito de Potencia belligerante: se asseverou que o Navio havia sahido de hum certo porto, em hum dia determinado, e depois mostra-se que sahira de outro, ou em dia differente: se disse que o Navio era de tres mastros, bem construido, e de forças para se defender do inimigo, e depois manifesta-se, que nada disto era como havia sido affirmado: se declarou, que o Navio tinha certo número de peças, e de Marinheiros; que o Capitaõ, ou sobrecarga era nacional; que sahira em Comboy; e depois se convence o contrario, ou cousa diversa, do que se lê na Apolice: se deo por embarcados os bens, de que requereo o Seguro, e de facto ou naõ carregou, ou fez descarregar depois, na intençaõ de prejudicar ao Segurador: se asseverou, que o Navio estava em boa condiçaõ, sabendo aliàs que estava podre, e innavegavel, tendo em vista fazello encalhar, perder, ou destruir de alguma maneira: se allegou que o Navio, e bens segurados se achavaõ livres de perigo em algum porto, e na realidade sabia que estava perdido. Em todos estes casos, e outros semelhantes, a Apolice naõ póde ter effeito; e naõ se considera ter subsistido o contracto, onde a falsidade, e má fé deo nascimento, ou influe no ajuste; sendo evidente, nos exemplos propostos, que seria huma injustiça constranger ao Segurador a prestar indemnizaçaõ, quando se mostra, que pela malicia do Segurado fora induzido a calcular os seus riscos sobre circunstancias falsas, ou naõ existentes, e que o risco corrido viera a ser diverso do risco entendido.

He de advertir, que toda a asserçaõ falsa na Apolice vicia o Seguro, ainda que a perda naõ procedesse da falsidade allegada, mas em razaõ de perigo, e sinistro muito differente. Pelo que, se o Segurado declarou, que a propriedade, de que requeria o Seguro, era natural, sabendo que pertencia a pessoa de Naçaõ belligerante; ainda que o Navio, sobre que se correo o risco, naõ fosse aprezado, com tudo, acontecendo nelle, ou nos bens segurados qualquer outro accidente maritimo, de que resultasse a perda total, ou parcial do mesmo Navio, ou de sua carga, o Segurado naõ poderia pertender indemnidade do Segurador; e este justamente lhe objectaria a excepçaõ do dólo, e nullidade de contracto pela fraude da asseveraçaõ falsa. Nem devia o Segurado ser attendido com o pretexto de que a affirmativa daquel-

---

diesè obscurè dissimulat. L. 43. §. 2. ff. *de contr. empt.* L. 7. §. 2. ff. *de pactis.* L. 1. §. 2. ff. *de dolo malo.*

quella falsidade naõ havia dado causa ao infortunio, e que naõ augmentava o risco do Segurador relativamente ao successo; pois que, pelo rigor da regra sobredita, sendo nullo o contracto desde o seu principio pelo vicio da falsidade da Apolice, he indifferente o exito final da viagem, e bens segurados; pois cumpre ao bem do Commercio, que taes contractos percaõ todo o seu effeito, logo que se mostre por prova juridica qualquer sombra de má fé. Nem a Lei póde já mais proteger huma convençaõ semelhante, quando se convence, que o Segurado incorrêra deliberadamente *em falta de verdade*, que sempre se deve considerar huma culpa moral, a qual de nenhum modo, e em nenhuma circunstancia, he compativel com o favor da Justiça.

E naõ importa que a asseveraçaõ da falsidade naõ seja essencialmente ligada com a qualidade do risco, e subsequente perda; porque, admittida huma vez semelhante escusa, os Segurados praticariaõ mil enormidades em prejuizo dos Seguradores, que em muitas circunstancias naõ teriaõ os meios de advertir na fraude, e menos de podella provar em Juizo; e se authorizaria o dólo, e engano, que já mais deve soffrer-se nos contractos; muito principalmente no do Seguro, em que a boa fé deve reluzir com o maior esplendor; pois do contrario degeneraria em ruina do Commercio, em lugar de promovello, e adiantallo.

Naõ só se annulla o Seguro por qualquer fraude directa, ou *positiva asserçaõ de falsidade* na Apolice, senaõ tambem quando se commette fraude indirecta, a qual consiste na *intencional reflexa occultaçaõ*, *ou dissimulaçaõ de alguma circunstancia substancial* sobre o objecto, e circunstancias da viagem, e do verdadeiro estado da cousa segurada, que fazem variar, ou aggravar o risco; e que se fossem expostas ao Segurador, talvez lhe dariaõ motivo de naõ acceitar o Seguro, ou de exigir maior premio.

Os exemplos desta fraude saõ, quando o Segurado dissimulou ser a cousa, de que requereo o Seguro, propriedade inimiga, ou de subdito de Potencia belligerante: (1) se naõ declarou aos Seguradores, antes de assignarem a Apolice, quaesquer noticias que tivesse recebido por carta, ou ainda por simples rumor, de que o Navio, em que se haviaõ de correr os riscos, ou já era perdido, ou se receava que o fosse; por ser a viagem maior da ordinaria; por ter sobrevindo alguma grande tempestade nas costas, ou outro lugar da derrota, ou por ter sido visto em perigo de naufragio, ou em lugar infestado de corsarios, ou já em estado de ser perseguido de caça, ou ataque effectivo de força inimiga; por fazer quantidade de agua fóra do ordinario antes, ou depois da sahida; ou por ter desarvorado, e soffrido grave damno nos mastros, e apparelhos por occasiaõ de tormenta; por se ter apartado do Comboy voluntariamente, ou por golpe de vento, temporaes, ou outro accidente; por constar da perda de algum Navio, que, pelas circunstancias do tempo, e outras apparencias, se pudesse suspeitar ser o de que se requereo o Seguro, etc.

He

---

(1) Emerig. Cap. 5. Sec. 2.

He evidente que estas, e outras circunstancias semelhantes, variaõ, e aggravaõ o risco real, ou imaginario da cousa segurada; e os Seguradores sem dúvida tem direito de saber a extensaõ dos perigos, a que se expoem. Se pois o Segurado dissimula, e fraudulentamente occulta aquellas circunstancias, o risco corrido vem a ser absolutamente differente do entendido pelo Segurador, ao tempo da assignatura da Apolice. Ora quando o successo mostra que na verdade elle corrèra hum risco maior do que sabia, ou tinha razaõ de cogitar ao acto de se prestar ao ajuste, he manifesto, que o consentimento das partes contrahentes naõ recahirá exactamente sobre o mesmo objecto, e circunstancias; pois o Segurado tinha em vista indemnizar-se de todos os riscos, e o Segurador considerava, que corria só parte delles; e por consequencia naõ se presumindo que em seu damno, e sem a sua participaçaõ, e assenso, quizesse tomar sobre si os riscos, que o Segurado dissimulou, naõ se póde considerar subsistente o contracto; pois este só adquire firmeza, e validade pelo reciproco, e individuo consentimento das partes, sobre huma, e a mesma cousa, como se mostrou na primeira Parte destes Elementos Cap. IV.

Tanto mais, que o Seguro he hum contracto de especulaçaõ; e, como acima se mostrou, os factos sobre que o Segurador computa os riscos, estaõ na maior parte unicamente no conhecimento do Segurado, em cuja probidade, e exactidaõ aquelle põe a mais plena confiança; naõ sendo possivel, nem decoroso, investigar se o caracter, e veracidade do Segurado, quando vem tratar na Praça sobre semelhante materia. Se pois o Segurado encobre alguma circunstancia substancial, que altera a idéa do risco, ou aggrava o objecto delle, vem o Segurador a fazer hum conceito, e estimaçaõ errada da qualidade do mesmo risco; e havendo perda, se o Segurado pudesse requerer indemnizaçaõ, viria contra todo o direito a locupletar se com jactura alheia, tendo aliàs usado de má fé, para illudir ao Segurador, precipitando-o a tomar hum Seguro, que este provavelmente naõ acceitaria (salvo com premio proporcional) se lhe fossem patentes as circunstancias fraudulentamente occultas, e tendentes a seu prejuizo.

A doutrina exposta por identidade de razaõ he applicavel aos casos, em que o Segurado deliberadamente occulta a qualidade dos bens, de que requereo o Seguro, e bem assim a Naçaõ do Capitaõ, do Sobrecarga, e da Equipagem do Navio; pois sendo incontestavel, que estas circunstancias influem na celebraçaõ do contracto, e podem muito aggravar o risco do Segurador, he claro que a dissimulaçaõ das mesmas, vicia a Apolice pela fraude, que em taes termos se deve presumir na conducta do Segurado.

He porém de notar, que podendo ser muito variadas taes circunstancias relativas á natureza, e situaçaõ da cousa segurada, naõ he pequena a difficuldade em determinar, quaes saõ as que se devem haver como substanciaes, e que o Segurado tem obrigaçaõ de declarar, e quaes as indifferentes, de cuja minuciosa explanaçaõ o Segurado póde prescindir, sem incorrer na censura de fraude, nem se viciar por isso a Apolice.

So-

Sobre esta materia, he muito racionavel a doutrina proposta pelos Authores Inglezes, e derivada da Erudita Deliberaçaõ do Lord Manfield em huma das causas célebres de Seguro. (1) Observaõ elles, que huma cousa he calar o que he indifferente; outra, occultar em seu beneficio o que prejudica á parte interessada em sabello. (2) A reticencia sobre cousas sabidas, ou cuja informaçaõ he desnecessaria, naõ só naõ he criminosa, mas até se reputa descriçaõ, e prudencia; o contrario se consideraria importunidade, e desacerto. Pelo que, em questões de Seguro, quando se trata de qualificar a boa, ou má fé do Segurado, com o pretexto de occultaçaõ de circunstancias ao tempo da Apolice, deve-se examinar: 1.º se o Segurador, ao tempo da assignatura, sabia a circunstancia, cuja occultaçaõ objecta ao Segurado depois do sinistro: 2.º se o mesmo Segurador podia, ou devia sabella: 3.º se prescindio da informaçaõ, e tomou sobre si o conhecimento do caso: 4.º se tal circunstancia occulta naõ era de natureza de aggravar, ou variar o risco. Verificando-se qualquer destas excepções, o Segurador naõ tem legitima razaõ de queixa, nem póde ser relevado da responsabilidade; pois *a sciencia igual de ambas as partes as constitue em igualdade de condiçaõ*, e mal se póde arguir simulaçaõ para annullar a Apolice, quando da reticencia naõ resulta prejuizo ao Segurador.

O Segurado póde innocentemente calar aquellas circunstancias, que saõ notorias na Praça, e que se deve presumir, que o Segurador naõ ignora; como por exemplo, se hum Armador segura o seu Corsario, naõ tem precisaõ de declarar o destino delle; e seria absurda a resistencia do Segurador em naõ pagar o valor seguro no Corsario, se no caso de ser perdido pretextasse, que o Segurado lhe tinha occultado o objecto do corso, quando aliàs nem o mesmo Segurador o exigio, e até o segredo entra de necessidade na natureza de semelhantes especulações. Se se segura algum Navio armado em guerra, com a clausula de poder ir de portos a portos, de lugares a lugares, ou outras expressões equivalentes, naõ he necessario que o Segurado declare as emprezas secretas que destina; porque o Segurador, pela natureza deste contracto, bem entende que se tem em vista alguma expediçaõ.

Igualmente, se temendo-se rompimento entre algumas Potencias, o Segurado faz algum seguro sem declarar a circunstancia do receio público; se acontecendo o sinistro, o Segurador recusasse a indemnizaçaõ com o pretexto de occultaçaõ fraudulenta daquella circunstancia, he evidente que devia ser repellida esta defeza; porque o Segurador, pela natureza de seu commercio, tem razaõ, e he obrigado ainda mais que qualquer outro Negociante, a conhecer os perigos politicos, o estado da guerra, e da paz, bem co-

(1) Park Cap. 10. pag. 185. Ediç. Londrea 1796. John. Millar Part. 1. Sec. 2. pag. 77. Wesket verb. *Concealment.*

(2) *Aliud est celare, aliud tacere: neque enim id est celare quidquid reticeas; sed cum quod tu scias, id ignorare, emolumenti tui causa, velis eos quorum intersit id scire.* Cicer. *de Offic.* Liv. 3. Cap. 12.

mo os motivos que fazem mais, ou menos provavel o rompimento, ou reconciliaçaõ das Potencias: elle deve tambem saber, e se suppõe que sabe, as difficuldades das viagens, a qualidade das monsões, e probabilidade das tormentas, e furacões, e outras causas naturaes, e ordinarias dos perigos no mar alto, ou nos portos. He por tanto inutil, e indifferente, que o Segurado sobrecarregue a Apolice de impertinentes declarações destes perigos, que saõ triviaes, obvios, e conhecidos por todos. Tanto mais, que dos mesmos factos, e fenomenos naturaes, bem como das apparencias, e operações politicas, cada pessoa, segundo a sua capacidade, preoccupações, e caracter, tira differentes, e ás vezes muito oppostas consequencias, formando diversa idéa do risco, que induz o Segurado a fazer o Seguro, ou omittillo; e ao Segurador a recebello, ou recusallo.

Nestes, e em outros casos semelhantes, em que saõ patentes a ambas as partes os meios de informaçaõ, e os fundamentos sobre que possaõ exercer o seu juizo a respeito da qualidade, e extensaõ dos riscos, naõ se póde qualificar de simulada a Apolice, nem se annulla com o pretexto de reticencia, e occultaçaõ de circunstancias; do contrario a regra da sinceridade das declarações da Apolice se converteria em instrumento de fraude na maõ dos Seguradores, que em muitos casos deixariaõ de requerer dolosamente do Segurado informações ulteriores, aliàs obvias, sobre o objecto do risco, na perfida alternativa de haverem o premio total, sendo feliz o exito da aventura maritima, e de recusarem a indemnidade, acontecendo o sinistro. Bem se vê que esta industria deve ser repellida em Juizo, como opposta á boa fé do contracto.

Exemplificarei esta materia com hum caso, que se julgou no Almirantado de Londres. (1) George Carter, Governador do Forte Marborough, nas Indias Orientaes, mandou fazer hum Seguro naquella Cidade de bens do valor de mais de 10ↀ libras esterlinas, que elle tinha no dito Forte, no caso de ser este destruido, ou tomado por inimigo Européo, entre 16 de Outubro de 1759 até 16 de Outubro de 1760. O referido Carter mandou as suas instrucções para se fazer o Seguro, datadas do dito Forte a 22 de Setembro de 1759. A Carta em que vinhaõ as instrucções naõ foi mostrada no todo aos Seguradores, porque o Agente do seguro julgou que naõ convinha fazello, por conter negocios de Segredo. Com effeito, verificando-se depois que o Forte fora tomado dentro daquelle anno pelo Conde d'Estaigne, os Seguradores sendo requeridos para o pagamento, se defendêraõ com excepçaõ de fraude, arguindo occultaçaõ da dita Carta, e de naõ ter-se-lhes communicado huma informaçaõ exacta das circunstancias da fraqueza do Forte, da probabilidade de ser atacado pelos Francezes, e dos preparativos, que estes no anno antecedente haviaõ feito para o mesmo fim, posto que entaõ houvessem aberto maõ da empreza; e offereciaõ provar a pretendida occultaçaõ por

(1) Park pag. 186. e seg.

por duas Cartas, que o mesmo Governador tinha escrito a seu irmaõ Roger Carter, e á Companhia das Indias Orientaes.

O célebre Lord Mansfield, que presidio ao Juizo sobre a contenda, explanou satisfactoriamente esta materia, decidindo a favor do Segurado, e rejeitando as objecções dos Seguradores, pelos principios acima indicados; mostrando que o Segurado naõ podia ser arguido de fraude por occultar as ditas circunstancias; porque o Forte naõ era de natureza de ser defendido, senaõ contra os naturaes do paiz, e de nenhum modo contra Potencias Européas, como provava o Segurado, e por isso havia sómente feito o Seguro deste risco especifico: que elle existindo na Asia, naõ tinha tanta razaõ, como os Seguradores, de saber do estado da guerra da Europa, e que forças navaes seriaõ mandadas a atacar os Estabelecimentos, e Feitorias Inglezas da Asia: que o geral estado nas Indias Orientaes, e particular condiçaõ do dito Forte, faziaõ prudentemente recear ao Governador algum ataque dentro do anno: que elle requerêra o Seguro, bem sabendo que naõ podia resistir ás forças de Potencias da Europa: que naõ era concebivel fraude, havendo só segurado o mesmo Governador 10ꝯ libras esterlinas, tendo mais de 20ꝯ ditas no mesmo Forte: que era incompativel com o dever de seu Posto publicar todas as circunstancias, que dessem a conhecer a fraqueza do Forte; nem os Seguradores haviaõ exigido huma informaçaõ especial sobre esta materia, que aliàs podiaõ haver por varios meios: que o terem os Francezes no anno antecedente manifestado designios de atacar o Forte, naõ era argumento de fraude; pois tendo desistido da empreza, naõ era provavel que a instaurassem de novo, estando as suas forças debilitadas pelos acontecimentos antecedentes; e era esta objecçaõ igualmente absurda, como o seria se qualquer Segurador recusasse o pagamento do Seguro, com o pretexto de que o Segurado sabia ao tempo da Apolice, que no anno antecedente hum Corsario havia feito corso em lugar por onde havia passado o Navio, que depois fosse tomado, etc.

Em fim, na presente materia deve-se ter por firme a seguinte reflexaõ, proposta pelo Lord Mansfield: a razaõ da regra, que obriga as partes no Seguro a manifestarem-se reciprocamente as circunstancias, he para se prevenirem as fraudes, e se promover a boa fé, e he applicavel unicamente a factos taes, que fazem variar a natureza do contracto; e que sendo sabidas por huma parte, saõ ignoradas pela outra, que era interessada em sabellas, e que aliàs naõ tinha razaõ de suspeitallas.

He de notar, que naõ só a *fraude real* destróe o effeito da Apolice, senaõ tambem a *fraude méramente presumptiva*; e esta he a que a Lei suppõe ainda sem alguma directa prova, taõ sómente pela possibilidade da sciencia do Segurado, ou do Segurador. Assim he determinado nas Ordenanças de Marinha de Luiz XIV., Titulo dos Seguros, Artigo XXXVIII., e XXXIX., que sejaõ nullos os Seguros feitos depois da perda, ou chegada a salvamento das cousas seguradas, se o Segurado sabia, ou podia saber da perda, ou o Segurador da chegada, antes da assignatura da Apolice; e presume-se aquel-

la sciencia, se a noticia da perda, ou chegada, podia ser levada antes da assignatura da Apolice ao lugar onde ella foi passada, contando-se meia legua por hora, *sem prejuizo das outras provas, que puderem ser produzidas.* Desta ultima clausula conclue o Commentador Valin, que saõ admissiveis provas de testemunhas da Equipagem do Navio, ou de outras quaesquer, se por Cartas, ou Documentos authenticos se puder mostrar, que a dita noticia chegára ainda antes daquelle tempo da presumpçaõ legal.

He de advertir, que tanto se annulla o contracto do Seguro, quando a fraude, ou o erro procede immediatamente da pessoa do Segurado, como da dos seus Correspondentes, ou Agentes, que requerem as Apolices em seu beneficio: neste caso he regra mercantil, conforme aos principios geraes de Direito Civil, que o Correspondente, ou Agente do Segurado, se considera huma, e a mesma pessoa, sendo este revestido das mesmas acçôes activas, e passivas a respeito da execuçaõ do contracto; e he evidente, que seria de perniciosa consequencia, se alguem intentasse eximir se da responsabilidade de qualquer facto por elle mandado, pertendendo lançar a culpa sobre o seu Agente, ou Proposto authorizado, sendo intoleravel que alguem pertenda a vantagem da sua propria imprudencia, ou indiscreta confiença na pessoa de quem encarregou os seus negocios. Isto sendo commum a todos os contractos, muito mais convém que se applique ao do Seguro, que raras vezes saõ requeridos pelas proprias partes; sendo de ordinario effeituados pela interposiçaõ dos Agentes, ou Corretores.

Pelo que, se o Commissario, Agente, ou Corretor do Seguro, sabia, v. g. que o Navio estava perdido, ou se achava em situaçaõ de grandes riscos, e com tudo occultasse estas circunstancias, ainda que inteiramente as ignorasse a pessoa, por cuja conta era feito o Seguro, a Apolice ficava logo desde o principio nulla.

Como a fraude directa, e intencional he huma accusaçaõ muito grave, que macúla o caracter, e crédito da pessoa a que he attribuida, a Lei naõ presume a alguem culpado della, nem annulla por este fundamento o contracto, menos que seja satisfactoriamente provada; e o encargo desta prova incumbe o Segurador. Como porém todo o engano sempre se faz encubertamente, e elle póde ser commettido de muitas maneiras, mais ou menos aggravantes, pertencendo á classe dos delictos obscuros, e de difficil prova, he inquistionavel, que em semelhante materia tem lugar de evidencia moral toda a demonstraçaõ fundada em conjecturas, e indicios vehementes, a qual resulta da combinaçaõ de circunstancias conspirantes; pois a requerer se huma positiva, e directa prova de fraude, para o fim de annullar-se o contracto, muitas malfeitorias deste genero seriaõ commettidas com impunidade, por ser extremamente difficil demonstrar o engano, que sempre se esforça esconder nos labyrinthos, e tortuosidades da trapaça forense. (1)

Na

(2) Emerig. Cap. 9. Sec. 2. 5. 6. e Cap. 15. Sec. 6. Valin aos Artigos 22. e 54. das Ord. da Mar. de França.

Na decissaõ porém desta materia, muito se deve exercitar a prudencia, e religiaõ dos Juizes, para que naõ façaõ a imputaçaõ de fraude por indicios frivolos, e provas equivocas; nem annullem com esse pretexto as Apolices, cujos vinculos saõ taõ sagrados, e protegidos pela fé pública, e interesse geral do Commercio: o que particularmente deve-se considerar quando os Seguradores arguem contra o Segurado, ou seus Agentes, occultaçaõ de circunstancias; pois na dúvida he de presumir, antes feita por simples erro, e inadvertencia, do que com fraudulento designio; e em nenhum caso se deve julgar viciosa, e inválida a Apolice, quando (segundo acima fica dito) o Segurador sabia, ou tinha razaõ de saber as circunstancias, cuja occultaçaõ oppõe ao Segurado, ou quando estas eraõ indifferentes, naõ aggravando o seu risco, nem variando o objecto do contracto, nem sendo de natureza de o apartarem da acceitaçaõ do Seguro; pois (como já fica notado) a sciencia do facto sendo commum a ambas as partes, quanto á substancia da cousa, os constitue em igualdade de condiçaõ, tirando-lhes todo o motivo de queixa; e quanto a suppressaõ das circunstancias daquelle genero naõ deteriôraõ os interesses do Segurador, nem o induz a fazer huma estimaçaõ errada do risco, que toma a seu cargo, naõ póde haver direito, que os desobrigue da sua responsabilidade.

Do contrario he evidente que naõ teriaõ fim as cavillações dos Seguradores, e nenhum Segurado poderia contar com a certeza de sua indemnizaçaõ no caso de sinistro, por mais exacto que fosse na informaçaõ com que houvesse requerido o Seguro; pois a pezar de todas as cautélas, os Seguradores recorreriaõ ao vago pretexto de occultaçaõ de circunstancias, que podendo variar a infinito, he impossivel que se possaõ já mais enumerar todas na Minuta, que o Segurado offerece para o Seguro; e he evidente que semelhante abuso, se fosse authorizado, tenderia a frustrar o fim do contracto, descorçoando inteiramente aos Negociantes, ainda da mais pura boa fé, de fazerem segurar seus capitaes; o que redundaria em ruina geral do Commercio.

As Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XLI., declaraõ que se a fraude se provar contra o Segurado, elle será obrigado a restituir ao Segurador o que tiver delle recebido, e pagar lhe de mais o dobro do premio; e se a fraude se provar contra o Segurador, he este obrigado a restituir ao Segurado o premio recebido com o dobro do mesmo. O citado Valin, célebre Commentador destas Ordenanças, observa que esta pena he muito leve; e he de parecer, que havendo circunstancias aggravantes, o delicto deve ser punido com pena proporcional.

As Ordenanças de Amsterdaõ, Stokolmo, de Inglaterra, e da Russia saõ ainda mais rigorosas; porque em caso de fraudes commettidas pelos Segurados, Seguradores, Capitães, Pilotos, Corregedores, ou outras pessoas, que interviessem no mesmo delicto, naõ só os condemnaõ a pagamento das perdas, e damnos, senaõ tambem a castigo corporal, e ainda á pena ultima, como piratas, e ladrões manifestos, segundo as circunstancias do caso, e con-

convicçaõ do delicto. Estas disposições saõ coherentes á justiça ; pois naõ ha dúvida que se o Segurador, sabendo que o Navio se acha salvo, com tudo, assigna huma Apolice, e recebe hum premio correspondente ao risco, que o Segurado presume pendente, commette verdadeiro furto, percebendo sem titulo o preço de hum perigo inexistente.

O Segurado ainda pratica maior enormidade, quando usa de fraude para sorprender a assignatura da Apolice, ou requer do Seguro, quando sabe que o Navio se acha perdido, ou que estava podre, ou em circunstancias de perda imminente; e muito mais se meditava entaõ, e effeituou depois por si, ou por outros a ruina do mesmo. Bem se vê, que o delicto do Segurador só tende a usurpar hum premio indevido; o do Segurado porém se extende ao do capital inteiro.

He com tudo certo, que toda a fraude, posto que provada contra os Segurados, naõ deve ser sujeita ao mesmo castigo, pois a sua malicia póde ser de differentes gráos, que constituem mais, ou menos aggravante o delicto. Aquelle que segura, occultando circunstancias substanciaes, ainda que desde o principio tenda a prejudicar ao Segurador, no caso do sinistro, com tudo, he evidente que elle naõ tem em vista primariamente senaõ a indemnizaçaõ dos bens que faz segurar. E posto seja verdadeiramente criminoso por faltar á boa fé, com tudo, naõ tem o seu crime tanta perversidade, como a do malvado, que sem ter interesse, ou tendo-o muito pouco em o Navio, sobre que affecta correr o risco, requer huma Apolice, sabendo que he innavegavel, e corre perigo certo de naufragio, ou procura accintemente, e de colloio com outros, que elle encalhe, ou seja queimado, ou de outra maneira se perca, a fim de ter pretexto de pedir a indemnizaçaõ aos Seguradores.

CAPITULO III.

Da nullidade do Seguro pelo erro, ou falta do Segurado.

NAõ só he nullo o Seguro desde o principio, quando o Segurado requereo a Apolice com fraude directa, e intencional, allegando alguma falsidade, ou occultando alguma verdade interessante, senaõ tambem quando por simples erro, inadvertencia, falta, e incuria, propria, ou de seus Agentes, e Corretores, (1) deo ao Segurador huma informaçaõ erronea, e defeituosa, assim sobre o Navio, e viagem destinada, como sobre os bens segurados, ou outra cousa, e circunstancia substancial, cujo erro, ou omissaõ era de natureza de prejudicar ao Segurador; e que se fora advertida, e emendada em

---

(1) Vid. John Millar *on insurance*, Cap. 2. pag. 39. e Seg. 2. pag. 52. e seg.

em tempo, ou este naõ acceitaria absolutamente o Seguro, ou estipularia maior premio. Entende-se por informaçaõ erronea, e defeituosa aquella, em que ou se asseverou o que na verdade naõ existia, ou se omittio o que era necessario se manifestasse antes da assignatura da Apolice. Neste caso a Justiça vem em soccorro do Segurador, descarregando-o da responsabilidade a que se havia sujeito na boa fé, e hypothese de ser fiel, e completa nos artigos essenciaes, á representaçaõ, pela qual o Segurado conseguio o Seguro.

Do contrario he evidente, que por extremo seria desigual a condiçaõ do Segurador a respeito do Segurado; e por tanto pede a razaõ que soffra este, pela nullidade do contracto, a pena do seu erro, ou negligencia, a fim de que seja mais circunspecto, e exacto em negocio de tanta importancia. Tanto mais que a boa, ou má intençaõ he cousa, que está immanente no animo, e só Deos conhece a pureza dos actos intellectuaes dos homens: pertence á Justiça civil unicamente regular-se pelas consequencias externas. Basta que o Segurado désse huma informaçaõ erronea, defeituosa, ou diminuta em circunstancia substancial, que aggravasse, ou variasse o risco do Segurador, para naõ ser este compellido a soffrer o prejuizo resultante da falta alheia.

Nada importa que o Segurado naõ tivesse procedido com engano intencional; porque nem por isso o Segurador deixou de receber damno: o Segurador pois só tem direito de ser relevado da pena, que merece o que procedeo com designio fraudulento. Mas qualquer que seja a origem, donde se derive o vicio da Apolice, quer de directa fraude, quer de simples erro, e falta do Segurado, como o Segurador em hum, e outro caso vem a ser prejudicado, por ter sido induzido a fazer errada estimaçaõ do risco que sobre si tomou, he incontestavel que o contracto naõ póde já mais adquirir subsistencia, naõ havendo o consentimento das partes recahido precisamente sobre o mesmo objecto, e circunstancias; sendo certo, que o Segurador entendia correr sómente os riscos declarados na informaçaõ diminuta; entretanto que o Segurado tinha realmente intençaõ de segurar-se de todos os outros riscos, que aliàs por omissaõ, ou erro, mal representou, ou omittio.

Hum Negociante, ainda da mais reconhecida boa fé em huma Praça, faz seguro de certos effeitos: naõ declara o *por conta de quem*: he aprezado o Navio, e condemnado com o fundamento de que o conhecimento da carregaçaõ naõ declara o *por conta*: a estes conhecimentos chamaõ os Francezes *canoissances masquès*, e se reputaõ simulados por se encubrir por este meio muitas vezes propriedade inimiga; e como taes daõ por suas Leis pretexto de se julgar os effeitos de boa preza. Neste caso os Seguradores podem dizer, que a falta do Segurado em naõ declarar no conhecimento o *por conta*, tendo aggravado o seu risco, e dado occasiaõ a preza, justamente se considera versar em materia substancial, e os desobriga consequentemente da responsabilidade.

Para se julgar huma Apolice nulla pelo motivo de ter havido erro, ou fal-

falta na representaçaõ do facto, e suas circunstancias, he necessario recorrer aos exemplos, e regra proposta no Capitulo antecedente; a saber: se o erro, ou falta versa sobre cousa que o Segurador sabia, ou tinha razaõ de saber; e se era em artigo substancial, que aggravasse, ou variasse os riscos contra a sua intençaõ; porque verificando-se que elle naõ ignorava, ou podia saber as circunstancias mal representadas, ou omittidas, e que estas naõ eraõ de natureza de alterar o objecto do Seguro, nem de augmentar os perigos maritimos, naõ soffrendo neste caso detrimento algum os interesses do mesmo Segurador, a Apolice sustenta-se pela boa fé das partes.

Póde tambem haver *erro mutuo*, tanto no Segurador, como no Segurado, estando hum, e outro em boa fé; como por exemplo, (1) quando se ajusta o Seguro de algum Navio, ou sobre algum Navio, na supposiçaõ de que elle está na condiçao ordinaria das mais Embarcações; e com tudo acha-se depois, que por vicio intrinseco, e occulto era já ao tempo da assignatura da Apolice, constituido em estado de *innavegabilidade*. Neste caso o Seguro he nullo, posto que nenhuma falta se possa imputar ás partes contrahentes, como mais circunstanciadamente se dirá no Capitulo da Innavegabilidade.

CAPITULO IV.

Da nullidade do Seguro pela prohibiçaõ das Leis.

TODO o Seguro feito ou contra a essencia, e Lei natural do contracto, ou contra Direito público das Nações, e Tratados existentes entre as Potencias, ou contra os Regulamentos do Paiz, em que se requer a Apolice, saõ nullos desde o seu principio, e de nenhum effeito; de sorte, que no caso do sinistro, o Segurado naõ tem direito de pedir indemnizaçaõ aos Seguradores. (2)

O principio, sobre que se funda esta doutrina, naõ he particular a este genero de contracto, mas commum a todas as convenções; pois repugna á boa razaõ, e á ordem social, que se tolerem quaesquer ajustes oppostos, ou á essencia do contracto, que se medita; ou ás Leis geraes, que ligaõ os homens na Sociedade politica, e civil; ou aos Regulamentos particulares de cada Estado, que obrigaõ aos subditos, permanentes, ou temporarios, do respectivo Soberano. Nem o consentimento reciproco das partes, conspirante para violaçaõ deste principio, poderia sanar o vicio intrinseco, e original do contracto feito em opposiçaõ ao que deve cada hum como homem, co-

---

(1) Millar pag. 97.

(2) Weskett verb. *Law of Nations*.

como Cidadaõ, e como hum membro da Sociedade universal; antes teria invariavelmente lugar em Juizo a observancia da regra elementar de Direito, que as Leis públicas naõ podem ser destruidas pelos pactos dos particulares; pois do contrario he evidente, que se perturbaria toda a harmonia dos Governos regulares, e Nações civilizadas, a qual consiste na reverencia, e subordinaçaõ dos subditos á Authoridade legitima do Soberano territorial, e nas relações de reciprocidade, e boa intelligencia com os mais Estados independentes.

Estas reflexões opéraõ ainda com maior força no contracto do Seguro pela singularidade de sua natureza, por ser elle especialmente consagrado ao bem do Commercio; visto que facilita em todos os Paizes a circulaçaõ das riquezas do Universo, e pertence por isso, de huma maneira especial ao Direito das Gentes, tendendo pela sua utilidade, e transcendencia a constituir como huma só familia o Corpo Mercantil de todas as Nações.

Isto posto, he evidente que deve ser absolutamente nulla, desde o seu principio, toda a Apolice, em que o Segurado naõ tem interesse nos bens, que fazem o objecto do Seguro; ou em que se naõ mostra, que estes tenhaõ sido expostos aos riscos maritimos; ou que o Navio em que eraõ carregados, e se correo a aventura, era innavegavel, isto he, que estava reduzido a impossibilidade de fazer a viagem distinada por causa de algum vicio intrinseco, que o constitua incapaz de conseguir o fim proposto na sua expediçaõ. He evidente, que em taes casos o Seguro faz-se incompativel com a Lei natural, derivada da essencia do contracto; pois elle he essencialmente hum *contracto de indemnidade*, destinado a remover sobre outro, por convençaõ voluntaria, os riscos da perda, acontecida por fortuna do mar; no qual a Lei por consequencia só póde proteger, assim ao Segurado, quando tem interesse nos bens que arrisca, e que, para evitar o damno, promette premio equivalente, como ao Segurador, quando, em consideraçaõ do premio estipulado, se sujeita a responder pelos infortunios maritimos de bens alheios, debaixo da condiçaõ tacita de serem realmente expostos á sorte da navegaçaõ, na especifica viagem declarada na Apolice.

Pelo que, se o que pede o Seguro naõ tem por si, ou seu Committente, interesse nos bens, cuja perda recee, nem o Segurador corre risco algum no caso de naõ terem sido os bens segurados expostos aos perigos de navegaçaõ, por naõ terem sido nunca carregados, ou por serem depois descarregados do Navio declarado na Apolice, he incontestavel faltar ao Segurado o titulo para pedir indemnizaçaõ, e ao Segurador para reter, ou exigir o premio.

Igualmente falta a hum, e outro aquelle titulo no caso da innavegabilidade do Navio; porque tambem pela natureza do contracto he essencialmente necessario que o Navio, sobre que se tem de correr os riscos, esteja na condiçaõ ordinaria, e propria para fazer a especifica viagem segurada; e nesta supposiçaõ sempre se presume procederem virtualmente as partes, quando diligenceaõ, e ultimaõ o Seguro.

Semelhantemente quando o Seguro he feito ou para huma viagem illegal, ou de bens prohibidos, e declarados de contrabando pelas Leis das Nações, ou pelas do Paiz, em que se faz o Seguro, a Apolice caduca desde o seu principio; naõ sendo licito ás partes perverter os Tratados, que existem entre as Potencias, ou resistir, e menos prezar, por interesses particulares, ou quaesquer outros motivos, as Disposições dos legitimos Soberanos.

Para se explicar esta materia de maneira satisfatoria, faremos a discussaõ em differentes Capitulos, em que se tratará: 1.º das Apolices sem interesse do Segurado, ou das *Apolices de aposta*: 2.º do Seguro das viagens illegaes: 3.º do Seguro dos bens prohibidos, ou de contrabando.

CAPITULO V.

Das Apolices sem interesse, ou com diminuto interesse do Segurado, relativa á importancia declarada na Apolice, ou dos Seguros feitos por modo de aposta, *ou* jogo de parar.

ANTIGAMENTE, em quasi todas as Praças da Europa, (1) principalmente nas de Italia, eraõ frequentemente praticados, e havidos por valiosos os Seguros feitos de bens, em que o Segurado naõ tinha a menor propriedade, nem ainda algum directo, e real interesse de hypotheca, sociedade, ou outro crédito legitimo, pelo qual lhe conviesse que os mesmos bens chegassem a salvamento ao porto do destino. Outras vezes, posto que os Segurados tivessem dominio, ou interesse legitimo nos mesmos bens, os avaliavaõ por preços muito excedentes ao valor corrente da Praça, com o fraudulento designio de constranger depois aos Seguradores, no caso de sinistro, e satisfaçaõ da somma de hum valor inexistente, pelo simples titulo de haverem offerecido o premio do ajuste; o qual, costumando ser, nos casos ordinarios, extremamente modico, e muito desproporcional á quantidade segurada, vinhaõ a final, acontecendo a perda, a terem maior avantagem no sinistro, que na chegada do Navio a salvamento; e para conseguirem este fim, inseriaõ nas Apolices as clausulas essencialmente simuladas: *interesse*, ou *naõ interesse*: *fundo*, ou *naõ fundo*: *tenhaõ*, ou *naõ tenhaõ carregado*: *naõ serem obrigados, no caso de sinistro, a apresentarem outro documento mais do que a Apolice*: *livre de salvaçaõ ao Segurador*; e outras enunciações semelhantes.

Al-

---

(1) Allan Park Cap. 14. John Millar pag. 212. e seg. Magens *on Insurance* §. 26. Baldasseroni *Assicurazioni Marit.* Part. 3. tit. 5. Beawes *lex Mercatoria* pag. 261. Emerig. Cap. 1. Sec. 1. e Cap. 16. Sec. 1. e seg. Pothier num. 11. Wesket verb. *Wager.*

Algumas vezes, principalmente no tempo de guerra, estas clausulas naõ eraõ postas com o designio directo de fraudar ao Segurador, mas taõ sómente para se encubrir o segredo da negociaçaõ do Segurado, ou dos seus Commettentes, occultando-se o nome do verdadeiro Proprietario dos bens que se seguravaõ, talvez pertencentes a subditos de Potencia belligerante, ou de Naçaõ inimiga.

A' primeira vista, semelhantes Seguros naõ parecem conter cousa alguma de criminoso, e prejudicial; porque, considerando-se esta materia superficialmente, naõ se vê inconveniente, ou implicancia, porque naõ possa alguem, naõ interessado em certo Navio, e sua carga, fazer com outro huma aposta, pela qual se obrigue este a pagar certa somma, no caso de perda do mesmo Navio, ou bens, e receber em premio do risco, a que se expõe, certo preço de ajuste, no caso que o dito Navio chegue a salvamento a hum determinado porto. Até nas Leis Romanas ha vestigios de semelhantes contractos, pois se faziaõ as estipulações de que fazem mençaõ os Commentadores das Pandectas, como por exemplo: *Promettes dar cem, se tal Navio vier da Assia? Promettes dar cem, se naõ vier?* (1)

Como tudo, no progresso dos tempos, quando os Tribunaes, e Legisladores de differentes Estados abriraõ os olhos sobre a importancia do contracto do Seguro, e conhecêraõ, por experiencia, os abusos enormes, a que era sujeito o Commercio, e a fé pública, pelas práticas irregulares de Negociantes pérfidos, que introduziaõ nas Apolices as sobreditas clausulas exoticas, para encubrirem designios abominaveis, e darem occasiaõ, e facilidades de se passarem os contrabandos, e commetterem-se malfeitorias da maior enormidade, por colloio com o Capitaõ, Piloto, e gentes de Equipagem, ou outras pessoas malvadas; tendo acontecido por esta causa as desgraças de naufragarem, queimarem-se, entregarem-se ao inimigo, e destruirem-se de varios modos os Navios, sobre que se affectava correrem-se os riscos, julgou-se necessario atalhar taes desordens; e por tanto, nas Nações as mais illuminadas prohibiraõ-se os *Seguros feitos por modo de aposta*, ou *jogo de parar*, em que o Segurado naõ mostrasse verdadeiro, e directo interesse de propriedade, ou outro titulo legitimo nos bens segurados, e isto no real valor que tivessem ao tempo em que começáraõ os riscos; debaixo da pena de nullidade de contracto, e ainda de castigo corporal, e de infamia, no caso de circunstancias aggravantes, que constituissem o facto na classe dos delictos atrozes de roubo, assassinato, incendio, traiçaõ, etc.

A justiça da prohibiçaõ de semelhantes Seguros he fundada na natureza do contracto; por quanto elle no seu estado primitivo, he essencialmente, e nem póde ser outra cousa mais, que *hum simples contracto de risco, e indemnidade.* O Segurado, que procede em boa fé, tendo exposto, ou pertendendo expôr, alguns bens aos perigos da navegaçaõ, unicamente estipula do Segurador, pela offerta de certo premio, que, no caso de sinistro, o haja

R ii de

(1) L. ff. *de verb. oblig.* L. 129. ff. *eod.*

de indemnizar das perdas, que por fortuna do mar, possaõ acontecer a respeito dos mesmos bens, na especifica viagem designada na Apolice. He pois evidente, que o objecto que as partes tem em vista, he o verdadeiro valor daquelles bens, e a indemnizaçaõ do capital segurado, e naõ hum valor ficticio, e exaggerado, nem os lucros de méra expectativa de negociaçaõ que emprehendéraõ, vindo por tanto o contracto a ser, naõ hum meio de ganho, ou titulo lucrativo, mas taõ sómente hum simples ajuste de remoçaõ de perda do principal arriscado.

Pelo que se deve ter em regra, que os riscos saõ da essencia do Seguro, que naõ ha risco onde naõ existe a materia delle, ou posto que exista, he só do interesse de terceiro, e naõ do Segurado no Navio, ou Mercadoria, que fórma o objecto do Seguro. Por consequencia naõ se póde fazer segurar, senaõ o que se corre risco de perda. (1)

Se pois o que faz o Seguro naõ he Proprietario dos mesmos bens, ou ao menos naõ tem nelles algum legitimo, e real interesse, naõ correndo risco, nenhum prejuizo sente no caso de infortunio maritimo: naõ póde logo, sem repugnancia á boa fé, e á natureza, e fim do contracto, pedir indemnizaçaõ do damno que naõ teve, aliàs as calamidades da navegaçaõ viriaõ a ser hum modo legitimo de adquirir; o que he por extremo insensato, e barbaro. E quanto naõ seria odioso á humanidade desejar-se a perda de algum Navio, voto horrivel, que se inclue nas apostas sobre o exito de qualquer viagem? Que perfidias naõ seria capaz de produzir com este pretexto a cubiça do ganho?

Estas razões derivadas da essencia do contracto, applicaõ-se com toda a sua força, naõ só ao caso de naõ ter o Segurado interesse algum real nos bens que segurou, senaõ tambem, quando, posto tenha algum interesse, naõ o tem na totalidade do valor, que elle exaggerou na Apolice, havendo feito huma estimaçaõ arbitraria dos mesmos bens, contra o juizo commum da Praça, no lugar, e tempo da carga do Navio, antecedentemente ao principio dos riscos. Nestas circunstancias he evidente, que o excesso do referido valor he méramente nominal, e fantastico.

Nem se póde cohonestar semelhante prática, accummulando-se ao real valor dos effeitos segurados, os lucros, ou proveitos esperados; porque estes saõ imaginarios, e dependentes das contingencias, e vicissitudes dos mercados, que aliàs naõ tem relaçaõ ao contracto do Seguro; nem o Segurador ganha, ou perde com o seu levantamento, ou quéda.

Igualmente naõ se justifica a industria dos proprietarios dos Navios, quando ajuntaõ ao valor do casco a importancia do frete por vencer; porque naõ sendo estes devidos, senaõ no caso de chegar o Navio a salvamento ao lugar do destino da viagem segurada, he absurdo dar-se-lhes com antecipaçaõ na Apolice realidade effectiva, quando aliàs naõ existem ao tempo do contracto, e he possivel, que pela verificaçaõ da perda total do Navio,

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 1. e 4.

vio, nunca cheguem a adquirir subsistencia. Pelo que, acontecendo o sinistro, ou avaria, naõ havendo o Segurado, Proprietario, ou Carregador soffrido damno, senaõ do que os respectivos bens realmente valiaõ ao tempo do principio dos riscos, naõ póde, sem offensa da justiça, pedir indemnizaçaõ ao Segurador da parte excedente ao real valor do casco, e carga. Do contrario praticaria huma fraude, e verdadeira usurpaçaõ, e viria a locupletar-se com jactura alheia, tirando a vantagem da infelicidade maritima, e damno do Segurador; e (o que mais absurdo he) viria a ter maior ganho na perda do Navio, e bens Segurados, do que na salvaçaõ do mesmo.

Accresce, que sendo o fim do Seguro o bem geral do Commercio, he consequente que a Lei só favoreça aos que com os seus fundos promovem a circulaçaõ universal dos productos da agricultura, e da industria de todas as Naçóes; e naõ aos que saõ differentes ás especulacóes mercantis, naõ expondo os seus capitáes aos riscos maritimos, e que só por capricho, ou com disignios fraudulentos, fazem os Seguros como *por jogo de parar*, ou *aposta*, sobre o exito das negociações alheias, pertendendo com as clausulas simuladas acima referidas tirar a vantagem illegaes em prejuizo dos Seguradores.

Nem se justificaõ estes abusos com o pretexto de ter o Segurado promettido premio equivalente, e o Segurador acceitado o ajuste *por pacto expresso* na Apolice; porque seria sempre nullo, como pacto doloso, torpe, e contra o fim do Seguro; pois quem naõ vê o quanto seria injusto esperar, e até implicitamente desejar, o Segurado a calamidade maritima, e calcular os seus interesses á proporçaõ do infortunio de seus concidadãos?

Finalmente, como se naõ deve presumir, que pessoa alguma prudente, e sinceramente obrando, offereça aos Seguradores o pagar-lhes hum premio, muitas vezes consideravel, sem ter algum real interesse nos bens segurados, com razaõ se deve suspeitar, que a pessoa, que faz o Seguro debaixo das ditas clausulas, medita alguma maquinaçaõ criminosa, que a sabedoria das Leis deve obstar, naõ dando pretexto, e ansa aos homens preversos para exercerem enormidades debaixo do pretexto especioso, e apparentemente innocente, de fazerem Seguros sobre o exito da viagem de quaesquer Navios, naõ tendo aliàs nelles interesse algum no seu casco, e carga. A boa Policia de todos os Governos consiste mais em prevenir os crimes, do que em castigar os culpados.

Em consideraçaõ destes principios, muitos, ainda antigos, Regulamentos maritimos, como os de Middeleburgo, Genova, Konisberga, Roterdaõ, Stockolmo prohibiraõ os Seguros feitos por modo de jogo de parar, ou de aposta, com clausula de *interesse*, ou *naõ interesse*, ou outras semelhantes, declarando-os nullos, e de nenhum effeito.

Pelas Ordenanças da Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXII., XXIII., XXIV. e XXV. he prohibido, debaixo de pena de nullidade, e confiscaçaõ, segurar ou resegurar por huma, ou mais Apolices, effeitos acima do seu valor, sendo feito o Seguro com fraude; e sendo sem el-

ella, só subsiste até a concurrencia do valor dos effeitos carregados, sendo os Seguradores responsaveis taõ sòmente até áquelle valor, ficando caducas as Apolices quanto ao excesso, de que restituiraõ o premio respectivo; reservando porém a si meio por cento pela sua assignatura.

Presume-se o Seguro feito com fraude, (1) quando o excesso monta a mais de hum quarto do real valor da cousa segurada.

Em Inglaterra a Legislaçaõ sobre esta materia he a mais terminante. Pelo Estatuto de George II. saõ prohibidas, e declaradas nullas as que se denominaõ *Wager-polices*, isto he, Apolices de aposta. Este Acto he transcripto por Allan Park na sua obra sobre Seguros maritimos, Capitulo XIV. pag. 262, e saõ as seguintes as principaes clausulas.

,, Por quanto tem-se mostrado por experiencia, que os Seguros feitos ,, com a clausula *interesse*, ou *naõ interesse*, ou *sem outra prova de interesse mais do que a Apolice*, tem produzido práticas as mais perniciosas, ,, pelas quaes grande número de Navios, com suas cargas, tem sido fraudulentamente perdidos, e destruidos, ou tomados pelo inimigo em tempo de ,, guerra; e semelhantes Seguros tem servido de cub rta á exportaçaõ de ,, generos prohibidos, e a outros clandestinos Commercios, com desfraude ,, dos reditos públicos, e detrimento dos Negociantes de boa fé, e legitimo ,, trafico, pervertendo-se a instituiçaõ, e louvavel designio do contracto do ,, Seguro, introduzindo-se huma prejudicial especie de jogo, ou de aposta, ,, com o pretexto de segurar-se o risco sobre o Navio, e Commercio legal; ,, de sorte, que tendo sido aquelle contracto destinado para o adiantamento ,, do Commercio, e Navegaçaõ, vinha em muitas occasiões a ser damnoso, ,, e destructivo de huma, e outra cousa. Para se prevenirem taes inconvenientes, determina-se, que naõ se façaõ mais Seguros com as clausulas ,, *interesse*, ou *naõ interesse*, ou *sem mais prova de interesse*, *que Apolice*, ,, ou *por modo de jogo, e aposta*, ou *sem beneficio de salvaçaõ ao Segurador*; e que semelhantes Seguros sejaõ nullos para todos os fins, e effeitos; á excepçaõ dos Seguros dos Navios destinados a corso sobre inimigos. ,, Veja-se os mais Capitulos deste Estado no citado Author, e em Wesket verb. *Wager-polices*.

He muito de notar o Capitulo III. deste Acto, cujos termos saõ os seguintes.

,, Porém todas as mercadorias, ou effeitos de quaesquer portos, ou lugares da Europa, e America, que *estiverem em posse das Coroas de Hespanha, e Portugal*, poderáõ ser segurados de qualquer maneira, e modo, ,, como se este Acto naõ existisse. ,,

Deixo ao Leitor tirar as inducções naturaes deste ultimo Capitulo.

O Seguro feito por duas, ou mais Apolices, sendo aliàs de huma só cousa, e do mesmo risco, (2) pertence á classe dos Seguros de aposta, ou jo-

(1) Emerig. Cap. 9. Sec. 2. 5. e 6.

(2) Emerig. Cap. 1. Sec. 7. Cap. 9. Sect. 1. Cap. 16. Sec. 5. Pothier num. 33. e 97.

jogo, e saõ essencialmente fraudulentos, nullos, e dignos da severidade das Leis. Por meio de taes Seguros, o Segurado, no caso do sinistro, vem a receber duplicada, ou triplicadamente, a indemnizaçaõ da perda; o que he intoleravel, e contra a natureza, e fim do contracto evidentemente destinado para simples indemnidade do capital arriscado, e naõ para lucro do Segurado, e muito menos para tirar este, por deshonesta industria, a vantagem do infortunio maritimo, e calamidade do Segurador.

As Ordenanças de Marinha de França acima citadas, Titulo dos Seguros, Artigo XXIV., justamente determinaõ, que se houverem muitas Apolices, *feitas sem fraude*, e a primeira preencher o valor dos effeitos carregados, ella subsistirá unicamente; e os outros Seguradores, que tiverem assignado as demais Apolices, sahiráõ do Seguro, e retornaráõ o premio que tiverem recebido, a reserva do meio por cento: e no Artigo XXXV., no caso porém, que a primeira Apolice naõ preencha o valor dos effeitos carregados, os Seguradores da segunda responderáõ pelo excedente; e se houverem effeitos carregados pelo conteúdo nos Seguros, acontecendo perda de huma parte, ella será paga proporcionalmente pelos Seguradores, soldo a livra do interesse, ou risco que haviaõ tomado.

Pelo que se deve ter em regra, que naõ he prohibido segurar a mesma carregaçaõ por muitas Apolices, com tanto que seja isto feito em boa fé, sem intençaõ de exigir, no caso do sinistro, mais de huma indemnidade; pois naõ implica que o Segurado, tendo muitos effeitos de sua conta, e ainda da mesma qualidade em hum Navio, como v. g. cem caixas de assucar, segure o valor de vinte por huma Apolice, e o valor das outras por differentes Apolices, seja com os mesmos, seja com diversos Seguradores; antes em algumas circunstancias será prudencia requerer seguros da mesma carregaçaõ em differentes Companhias, por diminuir-se o perigo da falta de responsabilidade; com tanto porém, que a pluralidade das Apolices naõ dirive de alguma fraude, e que todas ellas reunidas tenhaõ legitimo alimento de *valor*, e *risco* da cousa segurada.

He de advertir, que os Seguros viciosos, feitos por fraudulenta multiplicaçaõ de Apolices, saõ diversissimos dos que o Segurador faz para se resegurar do risco que incautamente tem tomado; ou que o Segurado de novo requer para fazer segurar a solubilidade do seu primeiro Segurador: destes dous ultimos generos de Seguros tratámos no fim da Parte primeira, Capitulo do Reseguro, e do Seguro duplicado.

Na Praça de Lisboa se vem repetidos exemplos de *Seguros de aposta*, feitos com as clausulas as mais extravagantes, a que vulgarmente se dá o titulo de Seguros de *pacto expresso*, com que os Negociantes segurados, ainda os que se presumem os mais práticos, e entendidos nos seus interesses, se consideraõ protegidos como pela sagrada Egide, para haverem prompta indemnizaçaõ, no caso do sinistro; mas em facto encontraõ depois os mesmos obstaculos da parte dos Seguradores, sem embargo daquella precauçaõ. He de esperar da Sabedoria do Governo providencia efficaz que

to-

tolha semelhantes seguros, essencialmente injustos, e de pessimas consequencias.

CAPITULO VI.

Da nullidade do Seguro de viagens illegaes.

A Illegalidade das viagens he huma das cousas, pelas quaes o Seguro se annulla desde o principio. Diz-se viagem illegal a que he prohibida ou pelo Direito das Gentes, ou pelos Tratados entre as Potencias, ou pelos Regulamentos, que os Soberanos de qualquer Estado tem feito para sua Economia, e Administraçaõ interior. (1)

O fundamento da nullidade dos Seguros, por motivo de terem sido feitos para viagens illegaes, he commum a todos os contractos; pois naõ sendo sustentavel em Justiça qualquer avença, ou pacto prohibido pelas Leis das Nações, ou dos Governos de cada Paiz, como se mostrou no Capitulo IV., nem podendo em consequencia os Tribunaes, e Magistrados prestar assistencia ás operações de Commercio feitas em contravençaõ á Ordem Social, e Politica, de que aliàs depende a harmonia dos Estados independentes, e a subordinaçaõ dos subditos á Authoridade dos respectivos Soberanos, já mais se poderia nas Apolices do Seguro authorizar a infracçaõ das ditas Leis, e criminosa resistencia a esta Authoridade, sendo semelhante contracto com especialidade instituido para amplificar a esféra das especulações mercantis, e para beneficio da universal civilizaçaõ, que dahi se deriva. Pelo que nas transacções dos Seguros entra, e deve necessariamente entrar, como huma das condições tacitas, subentendidas, e essencialmente annexas ao contracto, que o Navio sobre que se correm os riscos, seja expedido, e destinado para huma viagem legal, isto he, que nem parta contra as ordens dos Superiores competentes, e sem os Despachos, e formalidades estabelecidas; nem toque a lugar, e porto, para onde seja por algum principio vedado temporaria, ou perpetuamente, a communicaçaõ, e transporte maritimo; de sorte, que se presume ser constantemente a intençaõ das partes conformarem se ás Leis, que regulaõ o Commercio Nacional, e naõ procederem já mais com o designio de fraudallas. Do que se deduz, que se o Segurado conseguio alguma Apolice, violando aquellas regras, e faltando a esta condiçaõ indissoluvelmente ligada á boa fé do contracto, o Seguro immediatamente caduca, ficando logo os Seguradores descarregados de toda a responsabilidade.

Viagem illegal, como prohibida pelo Direito das Gentes, (que tambem se

---

(1) Allan Park Cap. 12. Weskett verb. *Law of nations.*

se diz a Lei das Nações) se entende ser aquella, que algum Navio, ou Embarcaçaõ neutra faz para algum Porto, Fortaleza, Praça, Cidade, ou lugar cercado, ou bloqueado por alguma Potencia belligerante, por forças de mar, ou de terra; muito principalmente se o Soberano, que poz o cerco, e bloqueio, tem por si, ou seus Almirantes, e Generaes feito proclamaçaõ de que effectivamente ha por cercado, e bloqueado, por suas Esquadras, e Exercitos, o Porto, e territorio do inimigo com quem está em guerra.

Quando isto acontece, he estabelecido por consentimento, uso, e Lei geral das Nações, como reciprocamente util a todas, que os subditos das Potencias neutras naõ possaõ commerciar para taes lugares, em quanto subsiste o bloqueio, ou cerco; e que se insistirem em fazello, possaõ os seus Navios, e respectiva carga ser interceptados, e havidos de boa preza. Pelo que, se durante o mesmo bloqueio, ou cerco, he prohibido, e se considera illegal por Direito das Gentes toda a relaçaõ mercantil com o porto, e lugar bloqueado, ou cercado, he consequente, que tambem se qualifique da mesma sorte o Seguro dos Navios destinados a semelhantes viagens; pois he evidente, que facilitando-se por meio dos Seguros, o Commercio com as Guarnições, e Exercitos da Potencia que soffre o bloqueio, ou cerco, se lhes subministraria directo, e efficaz soccorro, que ou constrangesse a outra Potencia a levantar o mesmo bloqueio, ou cerco, ou prolongaria indefinidamente, ou por muito tempo, a capitulaçaõ, e tomada da Praça; o que he evidentemente incompativel com a imparcialidade, e obrigações da Potencia neutra, como extensamente mostraõ os Authores Capitaes nesta materia. (1)

Viagem illegal pelos Tratados entre as Potencias, he a que se intenta, e se executa contra as Convenções, que subsistem entre as mesmas Potencias. Assim, por exemplo, he reciprocamente ajustado, e estabelecido, como parte do Direito público da Europa entre os Soberanos, que tem Colonias na America, Asia, e Africa, que o Commercio destas seja exclusivo para as respectivas Metropoles, e que as Nações Estrangeiras naõ possaõ ahi mandar seus Navios, nem commerciar com ellas directamente; permittindo-se taõ sómente as arribadas necessitadas, e de méra hospitalidade, ou algumas liberdades, debaixo de certas modificações, e restricções. Em virtude destes Tratados todo o subdito de Potencia Estrangeira, que destina, e effectivamente expede algum Navio para Colonias de differente Naçaõ, com o designio de fazer ahi commercio, expõe-se á justa apprehensaõ, e confisco do Navio, e sua carga; e considerando-se em consequencia illegal huma viagem desta natureza, naõ póde por identidade da razaõ, adquirir subsistencia a Apolice de Seguro, que tende a proteger as especulações illegitimas, que se tem em vista em semelhantes emprezas.

Viagem illegal pelos Regulamentos do Estado se diz aquella, em que o Navio, e bens segurados, ou sahem do porto sem os despachos competentes,

(1) Grot. *de Jure belli et pacis.* Lib. 3. Cap. 1. Bynkers. Liv. 1. Cap. 2. 3. e 21. Vattel Liv. 2. Cap. 8.

tes, e sem pagar os direitos estabelecidos, ou saõ fraudulentamente despachados para lugar differente do verdadeiro destino do mesmo Navio, ou para algum outro, a respeito do qual haja expressa prohibiçaõ, assim pelas Leis perpetuas do Paiz, como por alguma ordem provisoria do Soberano, e seus Vice-gerentes, que para isso tenhaõ authoridade; como v. g. quando em tempo de guerra, ou ainda de paz, por algum receio de rompimento entre as Potencias, ou por outra razaõ de Estado, ou de simples Policia, se põe embargo nos Navios Nacionaes, ou Estrangeiros, para o effeito de naõ sahirem por certo tempo, ou de naõ navegarem sem Comboy, em todos estes casos, e outros semelhantes, saõ nullos os Seguros feitos em contravençaõ ás ordens do Governo.

Alguns Authores pertendem, que nas circunstancias acima expostas nas tres genericas divisões de viagens illegaes, a Apolice he válida, quando o Segurador, sendo informado de todas as mesmas circunstancias, com tudo quer tomar sobre si os riscos do confisco, ou de outros quaesquer damnos, a que os bens segurados fiquem sujeitos. Mas esta opiniaõ he innadmissivel, por ser contra a regra, que naõ se póde authorizar a resistencia do subdito contra a Authoridade legitima; e que o Direito público naõ póde ser prevertido pelo pacto dos particulares.

Sendo inquestionavel a nullidade das Apolices tendentes a favorecer viagens contrarias ás Leis das Nações, e aos Regulamentos do Paiz, em que se faz o Seguro, soffre difficuldade a questaõ, se subsistem as mesmas Apolices, que, posto conseguidas sem offensa daquellas Leis, e Regulamentos, saõ com tudo oppostas ás particulares Leis fiscaes do Territorio estrangeiro, donde o Navio sahio, ou para onde he destinado.

Por exemplo, hum Commerciante, residente em Hespanha, natural, ou estrangeiro, expede hum Navio de qualquer porto da mesma Hespanha, sem os despachos, e formalidades ordinarias; ou exporta sedas, e outros effeitos, cuja exportaçaõ he alli prohibida, fazendo segurar em Londres, ou outra Praça estrangeira, a viagem daquelle Navio, verdadeiramente illegal, e de contrabando; questiona-se se havendo o Segurado manifestado aos Seguradores estas circunstancias, he válido o Seguro; e se no caso do confisco, ou sinistro de diversa natureza, tem o Segurado direito á indemnizaçaõ?

Os illustres Authores Francezes, Emerigon, e Valin (1) sustentaõ a validade de semelhantes Seguros, e a confirmaõ com duas Sentenças dos Tribunaes da sua Naçaõ; mas Pothier (2) os refuta, insistindo, que os Commerciantes residentes em Paiz estrangeiro, sendo subditos temporarios do Soberano do mesmo Paiz, e naõ podendo em consequencia, pelo Direito Natural, e das Gentes, offender os direitos da hospitalidade, e protecçaõ, que effectivamente recebem, naõ devem fazer commercios prohibidos pelas Leis,

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 5.

(2) Pothier num. 58.

Leis, que alli estiverem em força; e que por tanto, sendo o tracto vicioso na sua origem, o Seguro que o facilita, e promove, naõ lhe poderia dar estabilidade, pela simples razaõ de ser feito em Paiz estrangeiro; e isto ainda com maior razaõ he applicavel a semelhantes Seguros, mandados fazer por conta dos Nacionaes, que fazem o Commercio contra as Leis do seu Paiz.

Com tudo a doutrina contraria he estabelecida na prática de julgar do Almirantado de Inglaterra, pelas uniformes decisões do célebre Lord Mansfield, que expõe Allan-Park no seu Tratado de Seguros, Capitulo XII., e XIII., onde justifica a mesma doutrina, com o fundamento de que os Seguradores em qualquer Praça só devem ter por norma da sua conducta as Leis essenciaes do contracto, e os Regulamentos do proprio Paiz, e naõ os de qualquer Naçaõ estrangeira, a que naõ saõ sujeitos; e por tanto em semelhante materia, e negocio depende unicamente da prudencia dos Commerciantes, que devem bem advertir nos riscos a que se expoem. Tanto mais que muitas vezes he util a hum Estado ter connivencia a respeito das operações de Commercio, que os seus subditos fazem sobre os effeitos, que naõ sendo de contrabando, segundo a Lei geral das Nações, e saõ taõ sómente pelos particulares, e oppressivos Estatutos de algumas Nações rivaes, que por principios de huma falsa Politica, e ainda contra os seus interesses bem entendidos, tem prohibido a exportaçaõ, e importaçaõ de certos generos, méramente por animosidade, e espirito de monopolio, contrario aos principios da sociabilidade, e civilizaçaõ universal, a que o Commercio essencialmente caminha; e sendo o contrabando hum vicio commum a todas as Nações Commerciantes, vem no estado de paz a ser huma especie de reprezalia, e compensaçaõ reciproca dos pertendidos interesses, que cada huma intenta exclusivamente appropriar-se.

As viagens feitas em tempo de guerra para Paiz inimigo, ainda naõ sendo de generos de contrabando, ou pelo Direito das Gentes, ou pelas Leis fiscaes dos respectivos Paizes, saõ incontestavelmente illegaes; (1) e por isso em todas as Nações saõ prohibidos os Seguros das mesmas. A razaõ he evidente; porque pela declaraçaõ de guerra, seja esta por Manifesto formal, seja méramente por factos decisivos de hostilidades, (como se tem visto exemplos) ficando por via de regra, interrompida toda a correspondencia Commercial, e Diplomatica entre as Nações belligerantes; e sendo por tanto licito a cada huma, pelo direito indefinido da guerra, fazer á outra todo o mal possivel (regulado pelo Direito das Gentes, para o fim de se obter huma paz honrosa) vem em consequencia de semelhante estado a prohibiçaõ dos Seguros de propriedade inimiga; pois estes facilitaõ a circulaçaõ dos effeitos, e trazem immensas avantagens á Naçaõ, que delles se aproveita para ter perennes as fontes de riqueza, com que possa promover os seus planos, e expedições militares.

Com tudo, he bem sabido na Europa, que na guerra de 1759 entre

 Fran-

---

(2) Wesket verb. *Enemy*.

Francezes, e Inglezes, os mesmos Francezes faziaõ Seguros em Inglaterra, debaixo de nomes simulados, ou de pessoas neutras; de sorte, que no caso de prezas, vinhaõ os Inglezes a restituir-lhes pelo direito do Seguro o que lhes tiravaõ pelo direito da guerra.

A legitimidade destes Seguros tem sido sustentada por alguns eminentes Membros do Parlamento de Londres, que insistiraõ em mostrar os inconvenientes da prohibiçaõ, que havia a esse respeito, considerando-a incompativel com o espirito do extenso, e universal Commercio, que faz o caracter, e a grandeza da Naçaõ Britanica. As razões principaes que allegavaõ, saõ as seguintes: 1.º que seria de perigosa consequencia a prohibiçao de taes Seguros, porque espoliaria a Naçaõ de hum ramo de commercio, de que goza quasi sem rival; pois de facto, em Inglaterra se fazem mais Seguros, do que em todo o resto de Europa; sendo tal a confiança que as mais Nações mercantis tem na boa fé, e caracter dos Seguradores Inglezes, que ainda estando em guerra, França, e Hespanha, queriaõ antes fazer alli os seus Seguros, do que diligenciallos nos seus proprios Paizes, ou em outras Praças: 2.º que supposto dahi resultassem algumas avantagens áquellas Nações inimigas, com tudo, como o interesse era reciproco, e a geral balança era muito a favor de Inglaterra, naõ era politico que a Naçaõ fosse privada dessa utilidade: 3.º que por meio das correspondencias para o Seguro, havia o Governo importantes informações dos designios do inimigo, e dava-se occasiaõ, e facilidades de poderem se fazer sobre elles grandes prezas: 4.º que se a prohibiçaõ fosse absoluta, os Capitalistas dessas Nações inimigas fariaõ Companhias de Seguros, na esperança de grandes lucros, e o Governo favoreceria as suas emprezas; do que resultaria a cessaçaõ dos proveitos, que Inglaterra poderia tirar: 5.º que a declaraçaõ de guerra naõ importa necessariamente absoluta prohibiçaõ de todos os ramos de Commercio, pois tem havido exemplos de Convenções entre Potencias belligerantes de naõ interromperem o seu Commercio, sem embargo da guerra.

Naõ obstante porém estas razões especiosas, naõ se póde contestar, que a doutrina contraria he a digna de seguir-se, conforme ao principio adoptado por todas as Nações, que estabelece por illegal todo o Commercio com o inimigo, e por consequencia todo o Seguro de propriedade inimiga; porque da prática opposta dar se-hia occasiaõ, e pretexto para correspondencias traidoras; e seriaõ os máos Cidadãos tentados por interesse privado a faltar aos seus deveres.

CA-

CAPITULO VII.

Da nullidade do Seguro de bens prohibidos, ou de contrabando.

ESTA materia he essencialmente connexa com a do antecedente Capitulo, (1) e deve considerar-se huma consequencia da doutrina que ahi se propoz. Como pelas Leis de quasi todos os Paizes, a importaçaõ, e exportaçaõ de alguns generos he declarada illegal, e prohibida, por se favorecerem certos ramos da industria Nacional, sendo a contravençaõ áquellas Leis hum formal desprezo da Authoridade de quem exerce a Soberania no Estado, e consequentemente hum crime civil, he claro que o Seguro, que supporta o reprovado Commercio de semelhantes generos, vem tambem a ser hum acto contrario ás mesmas Leis, e inauthorizavel nos Tribunaes de Justiça.

Em conformidade a este principio he estabelecida a regra pelas Leis de Marinha dos principaes Estados Commerciantes, que o Seguro ainda feito em termos geraes, naõ comprehende já mais os bens que se dizem de contrabando, por ser prohibida a sua exportaçaõ, ou importaçaõ no Paiz em que se faz o Seguro; e se algum especula sobre taes bens, e os segura, quer declare, quer occulte ao Segurador esta circunstancia, o contracto he nullo; e se o Navio, e sua carga he confiscado, ou soffre outro damno, o Segurador naõ he obrigado a responder pela perda.

Esta doutrina he adoptada em Inglaterra, naõ só quando ha Lei permanente, que prohibe a importaçaõ, e exportaçaõ de certos generos, senaõ tambem quando em tempo de guerra o Rei faz alguma prohibiçaõ, ou embargo, por via de simples proclamaçaõ, a qual tem força de Lei provisoria, e temporaria, porém equivalente a hum Acto de Parlamento, e igualmente obrigatorio. He notavel sobre esta materia a Jurisprudencia mercantil desta Naçaõ, e particularmente o Estatuto do presente Reinado de George III. Capitulo XXXVIII., que transcreve Allan Park no seu Tratado dos Seguros, Capitulo XIII. Nelle naõ só se annullaõ os Seguros feitos de bens de contrabando, senaõ tambem se impoem multas pecuniarias, e pena de prizaõ aos Seguradores, e mais pessoas, que para isso deraõ ajuda, e favor. Esta Legislaçaõ veio a corroborar com novas, e mais efficazes providencias o famoso Acto de navegaçaõ, passado depois do restabelecimento de Carlos II., (2) cujas primeiras linhas tinhaõ sido lançadas pelo célebre usurpador Cromwel, e formáraõ a base desta portentosa Força Naval, que destingue o Imperio Britanico das outras Potencias maritimas.

No

(1) Allan Park Cap. 13. Wesket verb. *Contraband.* Emerig. Cap. 8 Sec. 5. Baldasseroni Part 3. tit. 3. e 4.

(2) Wesket verb. *Act. de Navigation.*

No Capitulo antecedente já se discutio a questaõ da validade dos Seguros feitos em Praça Estrangeira, sobre bens declarados de contrabando pelas Leis do Paiz, em que se faz a sua importaçaõ, ou exportaçaõ: nada pois aqui he necessario accrescentar a esse respeito; só notaremos, que sendo as Leis sobre generos de contrabando taõ variadas, e sobre taõ diversos objectos em cada Naçaõ, conforme os interesses, e muitas vezes os caprichos, e animosidades dos respectivos Governos, devem os Commerciantes, antes que intentem, e effeituem qualquer especulaçaõ, ser bem informados do Codigo fiscal do Paiz, para naõ emprehenderem commercios ruinosos, e arriscados ao confisco, e ás rigorosas multas pecuniarias, e corporaes, a que ficaõ sujeitos os que trataõ em generos de semelhante natureza. Observa muito judiciosamente o célebre Adam Smith na sua Economia Politica, que os Governos com as prohibições arbitrarias dos effeitos circulantes tolhem a liberdade do Commercio, e principiando por crear nos subditos, pelo attractivo, e esperança do ganho, a tentaçaõ de resistir á Lei, acabaõ por punir a sua propria obra, destruindo a fortuna dos particulares, que aliàs he inseparavel da fortuna pública. Adverte porém o mesmo Author, como facto de experiencia, que o contrabandista tende directamente a bancarrota. Por tanto cumpre a todo o bom Cidadaõ, e Negociante de honra, assim por dever, como por interesse, naõ se misturar em trafico algum sobre bens prohibidos.

Examinemos agora quaes saõ os generos, ou effeitos, que pela Lei das Nações, ou Direito das Gentes, saõ havidos por bens de contrabando, que naõ podem por consequencia ser objectos de Commercio, nem de Seguro. Nesta materia Grocio, e Bynkershoek saõ as melhores guias; e conforme a doutrina destes capitaes Authores, como já se mostrou no Capitulo antecedente, tratando-se das viagens illegaes, he regra inalteravel, estabelecida por commum consentimento, e uso de todas as Nações, que he illicito levar cousa alguma aos Portos, ou Fortalezas, Praças, e Campos, que se achaõ em estado de sitio formal, ou de rigoroso bloqueo, isto he, diante dos quaes estejaõ estacionadas Forças de mar, ou de terra, capazes de impedirem a entrada de todo o soccorro, muito principalmente se procedeo para esse effeito proclamaçaõ feita pela Potencia belligerante, ou por seus Almirantes, e Generaes.

Os bens levados a semelhantes lugares se reduzem a tres classes: 1.° os que só podem ter uso para as operações bellicas, e que saõ por isso universalmente havidos de contrabando de guerra, como artilheria, armas de todo o genero, e munições Militares, e Navaes. As Ordenanças da Marinha de Hamburgo, individuando a qualidade destes bens com a sua denominaçaõ especifica, declaraõ ser a polvora, chumbo, bala, canhões, ou peças de todos os calibres, espingardas, bacamartes, pistolas, enxofre, salitre, pez, alcatraõ, massames, vélas, mastros, vergas, e apparelhos de Navios: 2° os que naõ saõ destinados para guerra, nem tem uso para esse effeito, e que unicamente servem para a commodidade, e prazer do inimigo, como saõ to-

todas as mercadorias de mero ornato, e luxo: 3.º os que saõ de natureza mixta, como moeda, mantimentos, vivres, e quaesquer provisões de boca, fardamentos, e fazendas de vestir, e de uso domestico, Navios, e materiaes para os mesmos, e cousas semelhantes.

Quanto aos generos da primeira classe já fica dito neste, e no antecedente Capitulo, que elles saõ de commercio illegitimo em tempo de guerra, e que as Potencias neutras naõ podem authorizar aos seus subditos o transportallos para as Nações belligerantes, e muito menos para os Portos, e lugares cercados, e bloqueados. Porque a imparcialidade de huma Potencia neutra obsta a tudo que póde dar assistencia, e ajuda a qualquer das Potencias belligerantes, naõ devendo a que está em paz ingerir-se nas discordias alheias, nem fazer deterior a causa de alguma dellas, prevenindo, ou retardando a execuçaõ dos seus planos, sendo evidente abuso da neutralidade o favorecer-se a huma Potencia belligerante em prejuizo da outra. Pelo que o Seguro de taes generos naõ póde operar effeito algum civil, como contrario á Lei das Nações.

Quanto aos generos da segunda classe, que naõ saõ destinados para uso da guerra, he indispensavel que as Nações neutras tem direito de fazer livremente o commercio delles com os Estados belligerantes. Pelo que respeita porém aos da terceira classe, que saõ de natureza mixta, tambem naõ ha dúvida que se pódem transportar por toda a parte, onde a sua entrada naõ seja prohibida por Tratados preexistentes, ou Estatutos particulares do Paiz donde sahem, e para onde se destinaõ; e posto por Direito das Gentes, e uso das Nações, seja estabelecido que os Navios, e Embarcações de guerra das Potencias belligerantes, e maritimas possaõ visitar os Navios, ou Embarcações, que navegaõ com Bandeira neutra, e amiga, a fim de verificarem, se de facto o casco, equipagem, e mercadorias dos mesmos partencem, ou naõ, á Potencia neutral, e amiga, ou se na sua carga vem effeitos de contrabando de guerra, com tudo, naõ saõ taes Navios, e Embarcações visitadas sujeitas á apprehensaõ, e serem declarados de boa preza, senaõ quando contém o dito contrabando, ou recusaõ a mesma visita, e appresentaçaõ dos livros de carga, Passaportes, e despachos competentes, ou naõ trazem estes despachos em fórma, e saõ suspeitos de serem propriedade inimiga, ou se obstinaõ em dirigirem-se a portos, e lugares bloqueados, ou cercados, como mais circunstanciadamente se póde ver nos Authores Publicistas, que trataõ das Leis das Nações, e no Regimento das Prezas proximamente promulgado neste Reino no corrente anno. (1)

O Seguro dos generos destas duas classes he válido, sendo feito em regra; e he licito aos subditos de Potencias neutras usarem de estratagemas, e simulações innocentes para occultarem ás Potencias belligerantes o transporte da propriedade inimiga; com tanto, que naõ sejaõ em fraude dos Seguradores, e estes previamente á assignatura da Apolice, ou pendendo a sor-

(1) Vid. Appendice fin. Part. 1. Cap. 41.

sorte maritima, sejaõ informados da qualidade dos riscos a que se expoem, e prestem seu consentimento; de sorte, que acontecendo o confisco por causa da carregaçaõ simulada, naõ podem elles impugnar o contracto, e recusar a indemnizaçaõ, ainda que o Seguro fosse feito simplesmente com a clausula: *por conta de quem pertencer*, como se mostrou na primeira Parte desta obra.

E he taõ certo este principio, que ainda no caso de ser illegitima a apprehensaõ, e injusta a Sentença do Tribunal do lugar aonde fosse conduzido, e condemnado de boa preza o Navio, ou embarcaçaõ neutral, os Seguradores com tudo sempre respondem pela perda, por entrar esta Sentença injusta na generalidade dos casos fataes, que saõ a cargo dos Seguradores, como se tem repetidas vezes julgado em varios Tribunaes da Europa. (1)

CAPITULO VIII.

Da rescisaõ, ou extorno do Seguro pela falta de cumprimento das Condiçóes tacitas, ou expressas da Apolice.

NO contracto do Seguro sempre se entende, que o Segurado, posto o naõ declare na Apolice, sempre acorda, e se obriga a cumprir, e mostrar verificadas certas condiçóes tacitas, que saõ annexas á essencia do mesmo contracto; a saber: 1.º Que o Navio se acha em condiçaõ, ou capacidade de fazer a viagem projectada sem vicio algum intrinseco, que o constitua innavegavel: 2.º Que a cousa segurada seja exposta aos riscos maritimos por conta de quem requereo o Seguro, ou de seu Commettente: 3.º Que naõ se muda do Navio declarado na Apolice sem consentimento do Segurador, sendo possivel exigillo, em tempo idoneo: 4.º Que se naõ desvaire da linha da viagem Segurada. Do contrario estorna-se, ou rescinde-se a Apolice; e o Segurador naõ he responsavel por qualquer perda; do mesmo modo como o naõ seria, se se faltasse a algumas das clausulas escritas, ou condiçóes garantidas.

Para se desenvolverem estas idéas, trataremos com distinçaõ: 1.º da Innavegabilidade: 2.º do Rompimento da viagem: 3.º da mudança de Navio: 4.º da Deviaçaõ: 5.º das Garantias.

CA-

---

(1) Vallin Com. ao Art. 48. Ord. Mar. de Fr. cit. dos Seg. Emerig. Cap. 12. Sec. 20.

CAPITULO IX.

Da Innavegabilidade.

ENTENDE-SE por innavegabilidade a absoluta incapacidade em que está hum Navio de expôr-se aos riscos maritimos, sem evidente perigo de perda. Diz-se *incapacidade absoluta*; porque quando ella he parcial, e reparavel com algum concerto pouco dispendioso, que o restabeleça a estado proprio para navegaçaõ, naõ se póde dizer verificada a innavegabilidade para os effeitos do contracto do Seguro. (1)

A innavegabilidade póde originar-se de duas cousas, ou de vicio intrinseco patente, ou occulto da construcçaõ, e idade do Navio, ou de algum accidente estranho, caso fortuito, e força maior, que lhe sobreviesse antes, ou depois de principiar a viagem, e o impossibilitasse ás funções do seu destino, estando aliàs anteriormente em boa condiçaõ. Pelo que se diz innavegavel qualquer Navio: 1.° quando he mal construido, ou está velho, podre, e arruinado nas suas partes essenciaes, ou insuffiicientemente calafetado, donde resulte naõ governar bem, e adornar-se, sem poder aguentar a força vento proporcional ao seu lote, e velejaçaõ, ou fazer agua extraordinaria, que force a dar-se continuamente á bomba, ficando exposto a imminente perigo de soçobrar se, submergir-se, ou naufragar: 2.° quando o Navio, sendo idoneo para fazer viagem com a quantidade de carga competente, com tudo, por causa de tempestades, golpe de raio, fogo, abordagem, bombardamento, choque de hum contra outro, varaçaõ em terra, encontro em algum baixo, e escolho, ou outra causa extrinseca, e impensada, pertencente a mera fortuna do mar, se reduzio a estado de naõ poder começar, ou concluir a viagem projectada, sem inevitavel, ou quasi certo perigo de perda total de seu casco, e carga. O que se diz do Navio, he applicavel a qualquer embarcaçaõ.

Para se julgar hum Navio innavegavel, he necessario attender-se: 1.° a causa, e prova da innavegabilidade: 2.° a época da Apolice, e principio dos riscos: 3.° a facilidade da reparaçaõ.

Quando a innavegabilidade procede de vicio intrinseco, e defeito natural patente, ou occulto do Navio, ou Embarcaçaõ, em que se tem de correr os riscos, a Apolice he nulla pela natureza do contracto do Seguro, e os Seguradores saõ em consequencia descarregados da responsabilidade, quer o Seguro recaia directamente sobre o casco, e apparelhos do mesmo Navio,

(1) Allan Park Cap. 11. Wesket verb. *Sea-Worthiness.* Emerig. Cap. 12. Sec. 38. Baldasseroni Part. 5. tit. 5. Pothier *des assuranc.* num. 66. Vallin art. 26. Ab. tit. dos Seg.

ou Embarcaçaõ, sendo requerido a favor dos Proprietarios, e Armadores, quer sobre a sua carga; e isto procede, ainda que os Segurados por si, e seus Agentes ignorassem a preexistencia do estado vicioso do mesmo Navio, ou Embarcaçaõ ao tempo da assignatura da Apolice.

Esta decisaõ adoptada em todos os Estados Commerciantes funda-se em justiça incontrovertivel. Por quanto (1)

He principio geral da Lei dos Seguros, que os Seguradores naõ saõ responsaveis por perdas que procedem da insufficiente, e defeituosa qualidade, ou má condiçaõ da cousa segurada, por ser de sua natureza perivel, que com o tempo necessariamente se detiora, como se mostrou na Part. I. Cap. XXXIII., e XXXIV. He tambem da essencia do Seguro, que seja incerta, e inesperada a perda; sendo evidente, que naõ haveria Segurador taõ desasizado que tomasse de outro modo os riscos de propriedade alheia; nem a Justiça soffriria convenções, que arguem demencia em alguma das partes.

Por cuja causa, quando se celebra o Seguro, sempre se presume que o Segurado (posto o naõ declare) tacitamente affiança o Segurador, que o Navio, em que se haõ de correr os riscos, está na condiçaõ ordinaria de todas as Embarcações; a saber: que he capaz de fazer a viagem intentada, correndo os riscos ordinarios, com incerteza do exito da navegaçaõ, na razoada esperança de chegar a salvamento ao porto do destino; e esta se entende ser constantemente a intençaõ das partes, e a virtual condiçaõ inherente á Apolice.

Esta condiçaõ naõ se póde considerar separavel do Seguro, porque o Navio he o fundamento, ou base do contracto. Se elle naõ se acha em estado de expor-se aos riscos maritimos, sem perigo de perda certa, ou quasi certa, he como senaõ existira para o effeito do transporte, que ambas as partes tinhaõ em vista; e em tal caso o Navio, em que o Segurador pensava correr os riscos, como idoneo para concluir a viagem projectada, vem a ser differente daquelle que o Segurado havia proposto como proprio para aquelle fim: do que he evidente, que nestas circunstancias, o consentimento do Segurador, e Segurado naõ recahe precisamente sobre o mesmo objecto; e que se o Segurador ficasse responsavel, viria contra a natureza do contracto a expor-se a huma perda inevitavel, ou a soffrer muito maior damno do que cogitára, ou era possivel de prever, ao tempo da sua assignatura; o que he incompativel com a justiça: do contrario dar se-hia occasiaõ, e ansa a infinidade de fraudes dos Segurados, ficando os Seguradores sujeitos aos riscos, que naõ tomáraõ sobre si; o que he destructivo daquella igualdade, e mutuo consentimento, que deve haver na condiçaõ, e ajuste dos contrahentes.

A ignorancia do vicio do Navio, em que o Segurado se achava, á época do contracto, naõ he bastante para legitimar o Seguro, nem obrigar os Seguradores á responsabilidade; porque além de se presumir que o Segurado

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 38.

do tem a informaçaõ necessaria do verdadeiro estado, e condiçaõ do Navio (pois a elle mais que ao Segurador pertence este exame) a natureza, e essencia do contracto exige, que o mesmo Navio seja, em toda a hypothese, idoneo para encher as funções do seu destino.

A mesma doutrina por identidade de razaõ tem lugar, ainda que o defeito, ou vicio interior do Navio, fosse taõ occulto, que naõ se pudesse suspeitar, nem conhecer por exame particular, ou official de peritos, e com tudo se pudesse depois mostrar, de maneira incontestavel, ser o mesmo vicio preexistente á assignatura da Apolice, posto que o Navio na apparencia fosse considerado em boa condiçaõ.

Assim se julgou em Londres a respeito de hum Navio de construcçaõ Franceza, o qual tendo-se tomado sobre elle Seguro, parecendo aliàs muito proprio para a navegaçaõ, com tudo, fazendo depois agua extraordinariamente, foi condemnado por innavegavel, logo que se veio no conhecimento, por mais exacta averiguaçaõ, que os prégos com que se haviaõ reunido as taboas, e cavernas do Navio, estavaõ cheios de ferrugem; o que occasionava o relaxarem-se as juncturas com o pezo da carga, e choque do mar, sem poderem conservar aquella contiguidade, e coherencia necessaria para repellir a entrada imperceptivel de agua exterior.

Quando porém a innavegabilidade naõ se deriva de vicio intrinseco, já preexistente no Navio, mas sim de caso fatal, e méra fortuna do mar, deve-se considerar se a causa da mesma innavegabilidade sobreveio antes, ou depois da assignatura da Apolice.

Se o Navio sobre que se tomou o Seguro, sendo aliàs de boa condiçaõ, se tinha constituido em estado de innavegabilidade por algum temporal, encontro, abordagem, bombardeamento, encalhe, ou outro desastre que lhe tivesse sobrevindo antes de entrar no porto da carregaçaõ, ou no mesmo porto antes de sahir, e com tudo se expuzesse a fazer nova viagem na esperança de feliz successo, por naõ se suppor reduzido a deterioraçaõ absoluta, para se decidir da validade da Apolice, he necessario attender-se ao modo da representaçaõ do Segurado, e á situaçaõ do Navio, relativamente ao principio dos riscos.

Se o Segurado ignorava aquelles accidentes, o Seguro caduca pela natureza do contracto; pois sempre se entende que os Seguradores assignáraõ a Apolice na boa fé de ser o Navio capaz de fazer a viagem segurada; e está he como acima se disse, a virtual condiçaõ do ajuste. Se o Segurado por malicia, ou inadvertencia, naõ representou aos Seguradores os ditos accidentes, o Seguro he igualmente nullo pela fraude, e erro, que deo causa ao contracto, como se mostrou nos Capitulos segundo, e terceiro desta segunda Parte.

Porém se o Segurado declarou fiel, e exactamente aos Seguradores todos aquelles desastres, e isso naõ obstante, elles assignáraõ a Apolice, he indubitavel a subsistencia do Seguro, e a responsabilidade dos mesmos Seguradores, no caso do sinistro, ou avaria. Porque naõ ha cousa mais justa

do que responderem os Seguradores pelas consequencias dos riscos, que de boamente quizeraõ tomar sobre si, naõ obstante a imminencia do damno, que deviaõ prever pela declaraçaõ do Segurado. Nem deve obstar a preexistencia do vicio, e ruina do Navio pelas causas extrinsecas, que sobrivieraõ antes da assignatura da Apolice, e que occasionáraõ depois a perda; pois que a pezar da deterioraçaõ do mesmo Navio, naõ sendo impossivel chegar elle a salvamento ao lugar do destino, como algumas vezes tem acontecido; a possibilidade do feliz successo, reunida á boa fé das partes, basta para sustentar o contracto; e como os Seguradores, no exito favoravel da navegaçaõ, exigiriaõ o premio, ou o reteriaõ, tendo-o já recebido; assim tambem, pela reciprocidade de Direito, naõ devem, no caso de infelicidade, recusar a indemnizaçaõ, que aliàs promettêraõ na esperança da sua boa fortuna, e incerteza do exito da viagem, tendo estipulado premio proporcional aos maiores perigos, a que se expuzeraõ.

Quando porém os accidentes, de que resultou a innavegabilidade, sobrevieraõ sim depois da assignatura da Apolice, mas antes de principiarem a correr os riscos por conta dos Seguradores, naõ ficaõ estes responsaveis pelos successos. Por exemplo, se estando o Navio no porto, se fez o Seguro de alguns bens destinados a embarque no mesmo, e antes de serem levados a bordo, acontecêraõ os infortunios sobreditos, que o arruináraõ nas partes essenciaes, e deraõ occasiaõ ao sinistro, ou avaria dos ditos bens, que depois se embarcáraõ, naõ podem os Seguradores ser constrangidos a responder pela perda; por quanto elles assignáraõ a Apolice em attençaõ ao estado antecedente do Navio, e na boa fé de que era sufficiente para fazer a viagem segurada: tanto mais, que pelas clausulas das Apolices ordinarias, os Seguradores se obrigaõ a responder taõ sómente pelos damnos acontecidos, depois de embarcados os bens que saõ o objecto do Seguro, ou só depois de se fazer o Navio á véla; sendo-lhe por consequencia extranhos, e naõ a seu cargo os que resultaõ de causas, que naõ cogitáraõ ao tempo do contracto, nem existiaõ antes de serem os bens levados a bordo.

A mesma doutrina tem applicaçaõ, quando sendo o Seguro feito do casco, e apparelhos do Navio, estando ainda este em boa condiçaõ, depois sobrevem alguns dos accidentes assima mencionados, antes que o mesmo Navio levante ancora; porque todos os damnos, antecedentes á época de se fazer o Navio á véla, naõ pertencem aos Seguradores, segundo a clausula usual das Apolices; salvo se o contrario he expressamente estipulado.

Mas se os ditos accidentes, procedidos de mera fortuna do mar, e força maior, de que se derivou a innavegabilidade, sobrevieraõ depois que os bens segurados foraõ conduzidos a bordo do Navio, sobre que se corrêraõ os riscos, ou depois de levantar este a ancora, e se fazer á véla, quer o sinistro, ou avaria grossa, acontecesse ainda dentro do porto da sahida, quer no da escala, e curso da viagem, he indisputavel que saõ a cargo dos Segura-

do-

dores, e estes por consequencia obrigados á indemnizaçaõ do Segurado, porque taes accidentes pertencem aos damnos provenientes de caso fatal, que entraõ na generalidade dos perigos do mar, que os mesmos Seguradores sobre si tomáraõ na Apolice.

He porém de advertir, que disputando-se sobre a causa da innavegabilidade, deve-se na dúvida a ttribuir antes o damno ao vicio intrinseco, e defeito occulto do Navio, do que ás causas externas dos temporaes, e outros infortunios maritimos. Porque he mais racionavel attribuir se semelhante successo a huma causa natural, e permanente, do que a hum principio exterior, e accidental: tanto mais, que aquella causa he certa, e originaria; pois o Navio, por mais bem construido que seja, e de mais fortes madeiras, tende a deterioraçaõ continua, sendo-lhe impossivel conservar a integridade de seu primitivo estado; esta porém he incerta, e sujeita a provas equivocas, e mui suspeitas; pois os Capitães dos Navios, e Gentes do mar, para encubrirem os seus erros, e favorecerem aos Proprietarios, e armadores dos mesmos Navios, saõ faceis em attribuir as desgraças das viagens á violencia dos mares, e á força das tempestades, fazendo os seus *Consulados*, e *Protestos* de avaria, de modo informe, e inveridico, com intoleravel prejuizo dos Seguradores.

Para se atalharem as controversias a este respeito, a Real Junta do Commercio deste Reino tomou hum Assento, que se acha authorizado pelo Alvará de 12 de Fevereiro de 1795. Deo a elle occasiaõ a disputa, que se excitou entre o Proprietario de hum Navio denominado *Neptuno grande*, e os Seguradores do mesmo, que tendo arribado a Ilha do Fayal, foi ahi condemnado por innavegavel. Questionou-se „ Se verificando se „ pelo Acto da Vestoria, a que se procedeo no porto da arribada, que o „ Navio estava arruinado nas suas partes essenciaes, pelo vicio da podri„ daõ, de modo tal, que naõ admittia concerto algum, ficava cessando a „ obrigaçaõ dos Seguradores a respeito dos Seguros? Decidio-se: Que os „ Seguradores saõ responsaveis pela innavegabilidade do Navio, todas as „ vezes que esta procede da fortuna do mar, ou outra força maior; e „ para remover as dúvidas, que podem occorrer sobre a qualidade das pro„ vas, se assentou que estas se deviaõ resolver, e decidir pelas regras „ seguintes: Que o Segurado, como Author, he obrigado a provar, que „ o damno foi fatal, e causado pela fortuna do mar: Que no caso do Na„ vio ter sido visitado antes de fazer-se á véla, e julgado em estado de „ navegar, tem o Segurado a sua intençaõ fundada, e huma presumpçaõ „ legal a seu favor, de que o damno he causado pela fortuna do mar, e „ os Seguradores saõ obrigados a pagar a perda, em quanto naõ provarem „ o contrario: Que a prova da parte dos Seguradores deve consistir em „ fazerem constar que a innavegabilidade procede de vicio intrinseco, e „ anterior; e que o Navio antes de partir já se achava arruinado nas suas „ partes essenciaes, incapazes de seguir viagem; naõ bastando per si só „ o exame posterior, pelo qual o Navio se julgou innavegavel, todas as

„ ve-

„ vezes que assim, e expressamente o naõ declararem os peritos no mesmo
„ Acto da Vestoria. „

Ainda que a innavegabilidade signifique no rigor do termo a deterioraçaõ absoluta, ou defeito irremediavel de alguma das partes essenciaes do Navio, com tudo, se ella procede de fortuna do mar, tem iguaes effeitos, quanto á responsabilidade do Segurador, e direitos do Segurado, quer seja total, quer simplesmente temporaria, se naõ obstante admittir o mesmo Navio reparaçaõ, que o constitua em estado de fazer as funções do seu destino; mostra-se porém que ou naõ se acháraõ no lugar, ou porto a que arribou, os apparelhos, materiaes, e artifices necessarios para o concerto; ou que o Capitaõ naõ tivera dinheiro, ou credito, para haver o que era preciso a esse fim; ou posto tivesse huma, e outra cousa, com tudo, deveria de ser o mesmo concerto taõ demorado, que desfizesse o objecto da viagem, e a especulaçaõ do Segurado, ou taõ dispendioso, que fosse forçoso empregar tantas despezas, como para a construcçaõ de hum Navio novo. Em todos estes casos a innavegabilidade, *sendo julgada no Tribunal competente do lugar*, em que aportou o Navio, equipara-se ao naufragio: o Segurado tem em consequencia direito de fazer o abandono ao Segurador, e exigir-lhe a importancia do Seguro, como de perda total.

CAPITULO X.

Da Alteraçaõ, ou rompimenta da viagem, ou do Estorno da Apolice por falta dos riscos.

AINDA que o Seguro tenha sido feito em regra, e o Navio, e bens Segurados estejaõ em a condiçaõ necessaria para se intentar, e proseguir a projectada aventura maritima; com tudo estorna-se, e caduca o mesmo Seguro, sahindo o Segurador da obrigaçaõ de responder pela perda, logo que se verifica ter havido alguma *Variaçaõ* das condições tacitas, ou expressas, da Apolice; ou (o que he synonymo) algum excesso, ou violaçaõ dos poderes, e clausulas subentendidas, ou escriptas na mesma.

Já em outro lugar indicámos, que na celebraçaõ do Seguro, posto se naõ declare na Apolice explicitamente, sempre se subentende, como condições virtuaes, acordadas pelas partes, que a cousa segurada exista; tenha o valor correspondente á importancia designada no instrumento; seja exposta aos riscos do mar, por conta do Proprietario, que deo ordem para o Seguro, ou de seus legitimos Representantes, e isto no especifico Navio, e viagem alli determinada, e segundo os termos, e garantias em que reci-

pro-

procamente convieraõ o Segurador , e Segurado. He claro pois , que a Variaçaõ , ou falta do cumprimento das ditas condições tacitas , ou expressas da Apolice , affectando , e destruindo o originario consentimento das partes, deve, segundo as communs regras de justiça, viciar, e rescindir eventualmente o contracto , posto ao principio nada obstasse á sua validade.

Aquella *Variaçaõ* , segundo a diversidade do objecto, se diz Alteraçaõ , ou Rompimento de Viagem : Desviaçaõ , ou mudança de derrota : Mudança de Fundo , ou de Navio : naõ cumprimento das Garantias.

Alteraçaõ , ou *Rompimento de Viagem* , he o facto , pelo qual tendo alguem feito Seguro sobre certo Navio, ou Embarcaçaõ , para alguma viagem especifica , muda depois de assignada a Apolice , o plano da aventura maritima, e o objecto da sua especulaçaõ; ou he impossibilitado a proseguillo por causas extrinsecas , e independentes da sua vontade. (1)

Verifica-se a *Alteraçaõ*, ou *Rompimento de Viagem* : 1.° quando o Proprietario , ou o Affretador do Navio , tendo-o exposto a carga em algum porto para outro tambem certo, fazendo elle, ou os Carregadores , seus Seguros relativos á especifica viagem do destino, com tudo , mudando de resoluçaõ, desiste do primitivo projecto, dando ao dito Navio destino, e expediçaõ differente , *sem consentimento do Segurador* : 2.° quando tendo alguem carregado seus effeitos a bordo de hum Navio , destinado a certa viagem , e feito o Seguro dos mesmos, depois os descarrega para terra , ou os baldea para outro Navio, por ter tomado diverso acordo, e o naõ participa ao Segurador para ratificaçaõ do antecedente Seguro: 3.° quando acontecendo esta descarga, e baldeaçaõ por embargo , soquestro , ou confisco do Governo, ou sobrevindo outro accidente de força maior , o Navio sobre que se tinhaõ tomado os Seguros, naõ póde seguir o seu destino , em tempo idoneo , e foi applicado a usos , e direcções destinctas do originario plano dos Proprietarios do casco , e carga: 4.° quando alguem se antecipou a requerer o Seguro de mercadorias , que se propunha carregar em certo Navio para alguma viagem determinada, e depois por qualquer motivo naõ chegáraõ a ser embarcadas no dito Navio; ou posto fossem ahi carregadas, com tudo , naõ foraõ navegadas por sua conta , ou pela de seu Commettente , em consequencia de algum acontecimento, pelo qual lhe fosse tolhida a livre disposiçaõ de taes mercadorias , como por exemplo, arresto, penhora, ou adjudicaçaõ judicial, etc. 5.° quando alguem faz o seu Seguro de qualquer cousa, em consequencia de aviso de seus correspondentes , ou de méra prevençaõ na esperança de remessa, expediçaõ, ou retorno de algum Navio , e nada disto se verificou; ou, se vieraõ alguns effeitos, com tudo naõ foraõ embarcados no Navio designado na Apolice; nestes casos, e outros semelhantes considera-se haver *alteraçaõ*, e *rompimen-*

---

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 2. e seg. Baldesseroni Part. 6. tit. 5. Allan Park Cap. 19. Millar Part. 3. pag. 376. e seg.

mento de viagem, quanto aos direitos, e interesses do Segurado relativos á sua indemnizaçaõ, no caso de sinistro; e a Apolice do Seguro, ainda que válida na época do contracto, estorna-se, e dissolve-se como se nunca existira.

Em todos os casos de alteraçaõ, e rompimento de viagem tem lugar quatro regras capitaes, adoptadas nos Regulamentos maritimos das Nações as mais Commerciantes.

1. Ha *estorno total* da Apolice, ou dissoluçaõ do contracto do Seguro, todas as vezes que se mostra, que a cousa segurada, ou o Navio, e Embarcaçaõ, sobre que se pertendia correr a aventura, naõ fora exposta aos riscos maritimos, e sorte da navegaçaõ, precisamente na viagem declarada na Apolice, e isto por conta do Proprietario que deo a ordem para o Seguro, ou o ratificou em tempo; de sorte, que acontecendo o sinistro, o Segurado por si, ou seus representantes, naõ tem direito de exigir do Segurador a menor indemnizaçaõ, nem este de demandar, ou reter o premio estipulado, ainda que já o tivesse recebido.

2. Ha *estono parcial* da Apolice todas as vezes que se mostra, que a cousa segurada naõ tinha o valor alli prefixo, ou que naõ foraõ embarcados, e expostos á sorte da navegaçaõ, no Navio em que se pretendia correr os riscos, todos os effeitos para elle destinados, e que eraõ antes o objecto da mesma Apolice; ou que tendo sido seguros em differentes Apolices, com tudo o seu real valor naõ preenche, ou abrange a nominal importancia das mesmas Apolices, collectivamente tomadas. Nestes casos subsiste o Seguro taõ sómente até a concurrencia do verdadeiro valor, que a cousa segurada tinha por commum estimaçaõ da Praça, antes do principio dos riscos; e em consequencia, se o Seguro foi feito *por huma só Apolice*, dissolve-se em parte, e subsiste na outra, que teve por base materia legitima de contracto, e objecto fysico existente no Navio, exposto á fortuna do mar; e se *por mais Apolices*, caduca em todo ou em parte, á proporçaõ que he distituido de subtancial alimento dos riscos, ou aviventado por alguma, posto que diminuta, parte delles: com a differença porém, que *sendo as Apolices de distinctas datas*, só tem vigor as primeiras na fórma dita; e os respectivos Seguradores saõ os unicos que respondem pela perda, e tem titulo á precepçaõ do premio; ficando os das posteriores sem algum detrimento, ou beneficio do contracto; mas sendo todas da mesma data, entraõ tambem todos em rateio, no damno, ou lucro, proporcionalmente ás sommas que segurároõ.

3. Nos casos de estorno por alteraçaõ, e rompimento de viagem, *ainda por facto do Segurado*, *seus Correspondentes*, *e Prepostos*, sempre he devido ao Segurador meio por cento da importancia segurada, com as despezas da corretagem, e casa do Seguro. O que tambem tem lugar, quando o estorno procede de qualquer outra causa, *sem fraude* do Segurado, ou das pessoas, que authorizou para o Seguro.

4. O Segurador tem direito á totalidade do premio, huma vez que os riscos começáraõ a correr por sua conta, segundo os termos da Apolice, ou

uso

uso da Praça, em que se fez o Seguro, ainda que em hum momento depois houvesse, sem consentimento dos mesmos, *Variaçaõ* de especifica viagem, e identico Navio, que se tinha designado na Apolice, ou cessasem de todo os riscos, ou se encurtasse por qualquer causa o tempo delles.

A Primeira regra he derivada das Ordenanças da Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigos seguintes.

Art. XXXVII. „ Se a viagem he inteiramente rompida antes da partida „ do Navio, *ainda por facto dos Segurados*, o Seguro ficará absolutamente „ nullo, e o Segurador restituirá o premio, a reserva de meio por cento. „

Art. XXXII. „ Se o Seguro he feito devididamente sobre muitos Navios „ designados na Apolice, e a carga inteira for posta sobre hum sómente, „ o Segurador naõ correrá mais do que o risco da somma que tiver segu„ rado sobre o Navio que recebesse a carregaçaõ, ainda quando todos os „ outros Navios designados viessem a parecer; e restituirá o premio do ex„ cesso (do valor correspondente ao destinado áquelle Navio) a reserva do „ meio por cento. „

Art. XXIII. „ Se se acha huma Apolice sem fraude, que exceda o valor „ dos effeitos carregados, ella subsistirá até a concurrencia de sua estima„ çaõ; e no caso de perda, os Seguradores seráõ obrigados a pagalla cada „ hum á proporçaõ das sommas por elles seguradas, como tambem a retor„ narem o premio do excesso, a reserva do meio por cento. „

Art. XXIV. „ E se ha muitas Apolices tambem feitas sem fraude, e a „ primeira cubrir o valor dos effeitos carregados, ella subsistirá unicamente; „ e os outros Seguradores sahiráõ do Seguro, e retornaráõ o premio, a re„ serva do meio por cento. „

Art. XXV. „ No caso que a primeira Apolice naõ suba ao valor dos „ effeitos carregados, os Seguradores da segunda responderáõ pelo excesso; „ e se ha effeitos carregados, que preenchaõ o conteudo nos Seguros, acon„ tecendo perda de alguma parte, ella será paga pelos Seguradores alli no„ meados, proporcionalmente ao respectivo interesse. „

Art. XXVII. „ Se a mudança de derrota, de viagem, ou de Navio, „ acontece por ordem do Segurado, *sem o consentimento dos Seguradores*, „ estes seráõ descarregados dos riscos: o que terá igualmente lugar em to„ das as outras perdas, e prejuizos que acontecerem, *pelo facto*, ou *falta* „ *dos Segurados*, sem que os Seguradores sejaõ obrigados a retornar o pre„ mio, *se elles tem começado a correr os riscos*. „

A primeira Regra funda-se na natureza do contracto; pois elle naõ he mais do que huma Convençaõ de risco, e de indemnidade; e por isso os riscos maritimos constituem a sua essencia; a cousa segurada fórma a materia, e alimento dos riscos; e a prompta satisfaçaõ da perda he o fim e intençaõ das partes.

Do que se deduz, que posto o Seguro fosse devidamente feito, com tudo, se houve rompimento de viagem, ou sobreveio outro accidente, donde resultasse naõ serem os bens segurados expostos á sorte, e risco da na-

vegaçaõ, por conta de quem requereo o Seguro, ou pela de seu Correspondente, que désse a ordem, ou ratificasse o contracto em tempo opportuno, isto he, pendendo os riscos, e ignorando-se o estado da aventura maritima, e isto no identico Navio, e para a especifica viagem designada na Apolice, a Convençaõ caduca por falta de substancia, ou base que a sustenha; e o Segurador em consequencia fica immediatamente descarregado da sua responsabilidade. Pelo que, em taes casos, acontecendo a perda, o Segurado naõ tem direito á indemnizaçaõ; e se a requer, o Segurador póde repellillo com a excepçaõ do dolo; oppondo-lhe, que sendo a indemnizaçaõ correlativa á perda, naõ lhe he licito em boa fé exigir que se lhe componha o prejuizo, naõ tendo aliàs no Navio declarado na Apolice soffrido algum damno de propriedade, de sua conta, que ahi houvesse segurado. E para a reciprocidade do contracto, chegando aquelle Navio a salvamento, ou dando se lhe destino differente antes de começada a viagem, o Segurador naõ tem direito, e titulo algum ao premio estipulado, a reserva de meio por cento na fórma da terceira Regra, pelos justos motivos que logo diremos.

Ainda que a dita alteraçaõ, e rompimento de viagem, antes de fazer-se á véla o Navio, sobre que se tomou o Seguro, procedesse de facto do mesmo Proprietario, seus Correspondentes, e Propostos, sem consentimento do Segurador, subsiste com tudo aquella regra em seu vigor; porque, segundo bem adverte Pothier num. 179, e 183, posto a obrigaçaõ de pagar tenha sido contrahida pura, e simplesmente, com tudo, como o premio he o preço dos riscos, que devem correr os Seguradores, naõ póde dever-se tal preço, quando os Seguradores naõ corrêraõ sorte alguma de perigos da navegaçaõ no objecto segurado: e por isso a obrigaçaõ de pagar o premio involve por sua natureza a condiçaõ tacita, *se os Seguradores correrem os riscos.*

Esta doutrina he estabelecida pelo uso actual das principaes Praças da Europa, e até em Inglaterra naõ admitte duvida, posto que ahi naõ haja Lei positiva a esse respeito. (1) Ella parece á primeira vista ter alguma incoherencia, e dar evidente avantagem ao Segurado sobre o Segurador; porque este, depois de firmar o trato com a assignatura da Apolice, naõ póde, antes de cessarem os riscos, resilir delle, ou distratar o ajuste sem consentimento do Segurado; e naõ assentindo este, naõ lhe resta outro recurso mais do que fazer resegurar-se, se entende ser de seu interesse; ao mesmo tempo que o Segurado póde indirectamente destruir o Seguro, sem consentimento do Segurador, rompendo a viagem projectada, e naõ carregando effeitos de sua conta no Navio designado na Apolice. Na verdade, naõ sendo licito ao Segurador sahir a seu arbitrio do contracto que ultimou, repugna ás communs, e obviaes regras de todas as convenções civis, que o Segurado tenha a liberdade de desfazer a propria obrigaçaõ pelo seu mesmo facto, ou pelos dos seus Correspondentes, e Prepostos, privando o Segurador da expecta-

(1) Allan Park Cap. 19. pag. 372.

ctativa do ganho, e beneficio do Seguro, sem consultar para isso o seu consentimento, sendo aliàs de parte interessada, que adquirio hum direito certo á inviolabilidade da transacçaõ.

Mas o contracto do Seguro, pela singularidade da sua natureza, soffre essa apparente anomalia, sem diminuir a firmeza da sobredita regra: pois aquella desigualdade de condiçaõ dos contrahentes, he huma consequencia natural, e necessaria da essencia de semelhante convençaõ, que he rigorosamente condicional, e incapaz de subsistir sem os riscos maritimos, do modo que deixamos expostos.

Ainda he de advertir-se, que naõ só se estorna o Seguro, quando pelo facto do Segurado, ou pelo de seus Correspondentes, e Agentes naõ foi a cousa segurada exposta aos riscos, no Navio, e viagem designada na Apolice, senaõ tambem, quando supposto o mesmo Segurado tivesse nesse Navio propriedade, ou effeitos de sua conta, naõ eraõ com tudo os indenticos que alli se declararia em quantidade, qualidade, marca, e outras notas individuaes; pois (a naõ haver-se na Apolice indicado a cousa segurada pela designaçaõ generica de *Mercadorias*, *Carregaçaõ*, ou outro termo semelhante) naõ póde quem requereo o Seguro substituir outros a seu arbitrio, variando o especifico objecto do contracto; e acontecendo a perda, o Segurador tem direito de recusar a indemnizaçaõ, oppondo que entendia correr os riscos exclusivamente nos effeitos demonstrados na Minuta do Seguro, incorporada na Apolice. E na verdade a boa ordem de Commercio, e a prevençaõ das fraudes exige, que o instrumento de hum tal contracto se interprete ao rigor da letra, sem se admittir alteraçaõ de suas clausulas, naõ só para equivalente, mas nem ainda para o que parece diminuir o risco.

Quando o Seguro he feito *sobre o corpo, e faculdade do Navio*, isto he, sobre o casco, e carga, os effeitos, ou mercadorias, quaes existentes a bordo, fórmaõ com o fundo, e apparelhos do mesmo Navio huma só massa, como dissemos na primeira Parte, Capitulo XV. Neste caso, se o Segurado naõ carregou mercadoria alguma de sua conta em tal Navio, e com tudo o interesse que tinha sobre o casco, preenchia a inteira somma que tinha feito segurar, a Apolice subsiste; por estar a obrigaçaõ dos Seguradores solidariamente incorporada sobre hum, e outro objecto.

Porém se he feito aquelle Seguro por differentes Apolices, ora conjuncta, era divididamente, sobre o corpo, e faculdades, deve-se attender á assima proposta segunda regra; de maneira, que só se podem considerar validas as mesmas Apolices, até onde a importancia que nellas se declara, abraça o real interesse do Segurado; e no mais caducaõ por falta dos riscos, e de materia legitima sobre que recaiaõ.

A segunda Regra do *estorno parcial* do Seguro, quando o real valor da cousa segurada, por huma, ou mais Apolices, he menor do que a importancia declarada por quem requereo o Seguro, funda-se em justiça clarissima, derivada como immediato corollario da primeira Regra; (1) porque, naõ

 exis-

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 4.

existindo risco algum, quanto ao excedente do dito valor, he evidente que o contracto só póde subsistir até á concurrencia daquelle, que a cousa segurada tinha, ou lhe houvesse accrescido, por commum estimaçaõ da Praça, antes da época em que começáraõ a correr os riscos por conta do Segurador.

Por identidade de razaõ tem lugar a mesma doutrina, se a cousa segurada, posto ao tempo da assignatura da Apolice tivesse o valor nella declarado, com tudo, por qualquer causa que seja, naõ foi exposta aos riscos no Navio, e viagem, que era o objecto do Seguro, por conta do respectivo Proprietario, *na totalidade* que antes se destinava; e he fóra de duvida, que em tal caso o Seguro se manterá taõ sómente na parte dos effeitos effectivamente carregados a bordo, e se desvanece na outra, em que naõ encontra solido alimento aos riscos.

Sendo o Seguro feito por mais Apolices de differentes datas, subsistindo taõ sómente a primeira, ou primeiras, até onde se achaõ cubertas com o real valor do objecto do mesmo Seguro pertencente ao Segurado, os Seguradores das ultimas de necessidade sahem do contracto, por naõ terem materia que segurem, estando absorvida pelas antecedentes toda quanta havia, e fora exposta aos riscos: ao que he consequente, que só os primeiros Seguradores respondaõ pela perda, e percebaõ exclusivamente o beneficio do contracto, proporcionalmente ao interesse que seguráraõ, até á concurrencia do valor real que se arriscáraõ a perder; devendo os ultimos retornar o premio em todo, ou em parte ao Segurado, segundo for total, ou parcial o estorno das respectivas Apolices.

Sendo porém, no caso de que se trata, as Apolices da mesma data, todos os Seguradores saõ constituidos em igualdade de direito para a perda, e ganho, isto he, para prestarem a indemnizaçaõ, e se embolsarem do premio, á proporçaõ das sommas que seguráraõ, rateando-se pela mesma, assim o damno, como o beneficio da subsistencia, e estorno parcial do contracto. Este concurso, e rateio se deve regular pelo cálculo que indica Emerig. no Cap. XVI. Sec. 5. e Cap. XVII. Sec. 13. e 14.

A terceira Regra de vencer o Segurador meio por cento (1), em todo que se estorna Apolice *sem fraude* do Segurado, seus Correspondentes, e Proposto, he justo que elle naõ possa impunemente dissolver os vinculos da propria obrigaçaõ aliàs válida; e deve portanto soffrer aquelle desembolso, como em pena de sua negligencia, precipitaçaõ, ou inconstancia, nos projectos, e operações de Commercio, que involvem interesse, e direitos de terceiros; o que he applicavel ás pessoas que authorizou, e deo credito. E ainda que o estorno derivasse de outras causas independentes da vontade do Segurado, sempre se considera devido ao Segurador aquelle meio por cento; naõ só como honesta, e modica retribuiçaõ mercantil, pelo trabalho, e molestia de fazer em seus livros os necessarios assentos das transacções do Se-

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 6.

Seguro, senaõ tambem como rigorosa, e indispensavel compensaçaõ, e indemnidade da tortura de espirito, taõ natural aos que tomaõ sobre os riscos dos cabedaes alheios, e tem razaõ de suppôr estarem ainda pendentes: tanto mais que essa persuasaõ, e accidente subministra aos Seguradores cordatos racional motivo de recusarem esperançosos Seguros, no prudente receio de se expôrem a perdas superiores á sua responsabilidade; quando aliàs se abalançariaõ a tomallos, se senaõ considerassem sobrecarregados das antecedentes Apolices, que presumiaõ permanecer em força.

Quanto ás despezas da Corretagem, e da Casa dos Seguros, sendo rigorosos salarios de Officiaes públicos, onde a sua intervençaõ se faz necessaria, segundo a Policia do Paiz, he inquestionavel, que o Segurado, em todo o caso, as deve pagar.

A quarta Regra he de justiça igualmente manifesta; porque podendo acontecer a perda hum momento depois de começarem a correr os riscos por conta do Segurador, e sendo este em consequencia responsavel ao Segurado pela totalidade della, segundo os termos da Apolice, pede a reciprocidade de direito, que adquira tambem irrevocavelmente a totalidade do premio estipulado, logo que se expoz á sorte da navegaçaõ no especifico Navio, e viagem segurada.

Esta Regra tem tres limitações. A primeira limitaçaõ, he quando se ajustou o premio a hum tanto por dias, ou mezes, que durar a viagem, sem se lhe fixar termo: he claro que o premio assim estipulado naõ póde ser devido senaõ com exacta proporçaõ do tempo, que durar a viagem; tal sendo a evidente intençaõ das partes.

A segunda limitaçaõ tem lugar, quando se faz o ajuste do premio collectivamente *por viagem de ida*, *e volta*, (a que chamaõ os Nauticos *viagem redonda*), e pela qual se paga hum só premio, que se domina *premio ligado*: neste caso se o Navio, chegando ao porto do destino, naõ he expedido para a viagem de retorno ao porto donde sahira, he de razaõ, que diminuindo-se taõ consideravelmente os riscos dos Seguradores; naõ possaõ estes pertender a totalidade do premio, mas só ametade do mesmo, estornada a Apolice na parte respectiva á meia viagem de volta, que se naõ fez, considerando-se por via de regra iguaes os riscos, assim da ida, como do retorno do mesmo Navio, salvo o uso da Praça; retendo todavia os Seguradores o meio por cento do estilo, pela parte do Seguro, que ficou sem effeito.

Esta limitaçaõ admitte duas excepções: 1.ª Se o Navio se perdeo, ou foi aprezado na viagem da sahida; porque pela perda, ou preza, o contracto do Seguro tem recebido a sua consummaçaõ, verificada a condiçaõ, que constituio os Seguradores em responsabilidade de toda a real importancia segurada; e pois em tal caso estaõ na rigorosa obrigaçaõ de prestarem inteira indemnidade, justo he que tambem percebaõ a totalidade do premio: 2.ª Se tendo o Seguro sido feito sobre mercadorias de viagem de ida a algum porto, ou portos, e que devem ser substituidas por outras para viagem de re-

tor-

torno, naõ foraõ effectivamente carregadas por conta do Segurado, no Navio sobre que se tomou o Seguro, ou n'outro subrogado em seu lugar, segundo os termos da Apolice; ou se foraõ carregadas algumas, com tudo, a sua importancia naõ chega ao valor da carregaçaõ de ida, neste caso he evidente, que o Segurador pela natureza do contracto, naõ tem direito senaõ á metade do premio da viagem de ida; e quanto á viagem de volta, só deve perceber a parte do premio proporcional á importancia do retorno, estornada a Apolice na mesma proporçaõ, segundo encentra, ou naõ legitimo alimento aos riscos.

A terceira limitaçaõ da sobredita quarta Regra he; se o Segurador fallio pendendo os riscos; porque neste caso, achando-se o Segurado em nenhuma segurança, tem direito ou de estornar a Apolice inteiramente, para diligenciar o segurar-se (se julgar convir-lhe) com outros Seguradores, que estejaõ em credito; ou de compellir ao Segurador fallido, ou aos Administradores de sua casa, que lhe prestem cauçaõ idonea; porém prestada esta, o contracto do Seguro fica em seu vigor.

Questiona-se, se tem lugar o estorno da Apolice, quando o Segurado vende, ou traspassa de qualquer modo a outro, a cousa de que tinha requerido o Seguro? Emerigon sustenta que naõ; com tanto que a venda, e traspasso seja legitimo, e em boa fé, de sorte, que se naõ aggravem os riscos do Segurador pela qualidade da pessoa, como v. g. se fosse subdito de Potencia inimiga, ou belligerante, e outrosim seja sedida a Apolice áquelle a quem se traspassou a cousa segurada; pois neste caso o comprador, alienatario, ou cessionario, representa a pessoa do vendedor, alheiante, e cedente, e lhe he sobrogado de pleno direito, e póde em consequencia, munido da dita Apolice, com o respectivo *Pertence* no Conhecimento dos effeitos segurados, ou outro titulo, e instrumento da legitimidade do traspasso, exigir do Segurador a indemnizaçaõ, no caso do sinistro, bem como se fosse o portador de huma Letra de Cambio pagavel á ordem.

Nem o Segurador lhe póde recusar o pagamento, com o pretexto de naõ ser a propria pessoa com quem tratára; porque tendo o Seguro sido feito em regra, e a cousa segurada sido exposta aos riscos na fórma da Apolice, he claro verificar-se tudo quanto he necessario para a firmeza do contracto; e naõ se alterando pelo traspasso a condiçaõ do Segurador, he sofistica, e inademissivel toda a tergiversaçaõ, com que pertende illudir a força da sua obrigaçaõ, oppondo ao Cessionario, apresentador da Apolice, e Conhecimento cedido, á excepçaõ de dominio; por ser esta excepçaõ improcedente, quando se demanda alguma cousa em virtude do contracto válido.

He tambem questaõ, se tem lugar o estorno, ou rescisaõ do Seguro, com o pretexto de ter havido lesaõ no premio. (1) Alguns Authores o affirmaõ pela regra geral da igualdade, que deve sempre reinar nas Convenções ci-

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 5. §. 3.

civis. Porém Pothier, e Valin ao Artigo III. das Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, sustenta o contrario; e Emerigon adopta o mesmo sentimento, com tanto que naõ haja dolo nos Seguradores, attendida a incerteza dos acontecimentos maritimos relativamente a ambas as partes, e a variedade incalculavel de circumstancias, que na época do contracto influem no juizo, que os mesmos Seguradores fazem, dos riscos *effectivos*, ou *putativos*, que tem de correr; o que tambem muito depende da magnanimidade, opulencia, e caracter pessoal de cada hum dos ditos, e naõ he por consequencia reductivel a regra fixo.

Os preços das cousas visiveis, que se compraõ, e vendem, tem por natural medida a commum estimaçaõ que dellas fazem os que trataõ sobre as mesmas, ou conhecem as suas qualidades, usos, e circumstancias locaes, e temporarias, que lhes augmenta o valor: mas *nos contractos aleatorios*, como por exemplo, quando se compra o lanço da rede, o bilhete de Loteria, em que entra essencialmente huma especie de hazar, e sorte de jogo, he evidente que naõ póde haver regra, que limite o arbitrio, ou especulaçaõ dos Contrahentes. Ora a esta classe de contractos pertence incontestavelmente o dos Seguros, em que os riscos da perda saõ mais multiplicados; e a estimaçaõ do seu preço, funda-se muitas vezes mais nos panicos temores dos Contrahentes, e quimericas idéas, que fórmaõ da sua existencia, e extensaõ, do que da realidade dos perigos maritimos; como principalmente acontece nos Seguros sobre boa, ou má nova.

E demais, como se póde calcular a inconstancia das ondas, (1) appreciar o furor dos elementos, medir o impeto das tempestades, fixar a incerteza dos successos, e determinar o resultado dos perigos, aos quaes a navegaçaõ he exposta, e em huma palavra, profundar o impenetravel mysterio da navegaçaõ, e os abysmos do Oceano, cuja sciencia só pertence ao que deo gravidade aos ventos, e prezou as aguas na balança? *Qui fecit ventis pondus, et aquas appendit in mensura.* Job Cap. XXVIII. vers. 25.

Naõ obstante porém estas observações, he de notar, que nos casos ordinarios nenhum Segurador cordato póde com justiça, e boa fé, prevalecer-se da sinceridade, ou simpleza de algum Segurado, para lhe extorquir premios desmididos contra o juizo geral da Praça, sobre certa aventura, ou navegaçaõ determinada; porque os perigos communs de qualquer viagem, segundo os tempos, e lugares, sendo conhecidos, e calculados anteriormente com aquelle gráo de probabilidade, que soffrem os successos humanos, e a regularidade periodica das operações da natureza, he sem dúvida, que tambem saõ susceptiveis de certa medida moral, a que toda a pessoa racional se deve sujeitar; muito principalmente no contracto de Seguro, onde cumpre que a boa fé relusa com o maior explendor. Porém em tempo de guerra, ou sobrevindo más novas de viagem longa, frequencia de prezas, tempestades, ou outros acontecimentos extraordinarios, exaltados en-

---

(1) Emerig. Cap. 19. Sec. 16. §. 7.

entaõ sem medida os receios públicos, he evidente, que o ajuste do premeio já mais se póde considerar lesivo; e nesta parte justamente procede o parecer dos Escritores sobreditos.

CAPITULO XI.

Da Deviaçaõ.

DEviaçaõ, (1) ou desvio maritimo, que tambem se diz mudança de derrota, he o voluntario desvairamento, que faz o Navio sem necessidade, ou racionavel causa do ordinario, e regular curso da especifica viagem segurada. (2) Distingue-se do *rompimento de viagem*: porque este he hum facto acontecido em terra, antes que a cousa segurada seja exposta aos riscos maritimos: *Deviaçaõ* porém he pela maior parte huma resoluçaõ tomada no mar, sem consentimento do Segurador, seja em consequencia de instrucções, ordens, e colloio secreto do Proprietario, ou Carregador com o Capitaõ, seja por má conducta, fraude, ou barataria do mesmo Capitaõ, que leva o Navio por aquelles rumos, e a portos que naõ deve, contra o primitivo destino da viagem declarada na Apolice. Além disto, no rompimento de viagem, rescinde-se, e estorna-se o Seguro, ficando o Segurador sem direito no premio, retendo só meio por cento: na deviaçaõ porém, vence este todo o premio estipulado, visto haver começado a correr os riscos, e naõ ter estado de sua parte o naõ concluir-se a viagem pelo modo com que se havia ajustado o Seguro.

Como esta materia he connexa com a do estorno, e nullidade da Apolice pela fraude do Segurado, falta do cumprimento das garantias, e barataria do Patraõ, de que tratámos em diversos Capitulos, he preciso combinar a doutrina deste com a que alli expomos, por serem essencialmente connexas.

Ainda que em todas as Apolices se declare, entre os riscos que os Seguradores a si tomaõ, o de mudança, de derrota, de viagem, de Navio; com tudo, em geral intelligencia mercantil, e segundo a natureza do contracto do Seguro, só se entende esta clausula a respeito das mudanças forçosas, acontecidas por fortuna do mar, e naõ as voluntarias, por facto do Segurado, ou do Capitaõ do Navio. (3) Por isso, ainda que no Artigo XXVI. das Ordenanças de Marinha tambem se numerem aquellas mudanças entre os

(1) Usaremos daqui em diante da palavra *Deviaçaõ*, por ser mais simples, e estar adoptada como termo technico em materia dos Seguros pelos Authores Inglezes, que em questões de Commercio devem ter huma authoridade preponderante.

(2) Allan Park. Cap. 17. John Millar Part. 2. Sec. 1. pag. 333. e seg. Werket verb. *Deviation. alteration.* Emerig. Cap. 13. Sec. 14. e seg.

(3) Emerig. Cap. 13. Sec. 15. Pothier num. 74.

os riscos, e perdas maritimas, que saõ a cargo dos Seguradores, com tudo, conforme nota Valin no seu Commentario a este Artigo, só tem lugar, quando se fazem por causa justa, e necessaria; como por exemplo, por evitar naufragio, encalhe, cahir no poder dos inimigos, ou piratas; ou se prolongando-se a viagem por ventos contrarios, correntezas, tempestades, ou outro accidente, o Navio fosse incommodado pelos golpes de mar, ou faltassem mantimentos, que por isso o Capitaõ se reduzisse á necessidade de fazer arribada para o devido reparo, e fornecimento de viveres, a fim de pôr-se o mesmo Navio em estado de preseguir, e ultimar, sendo possivel, a viagem destinada; antes nestes casos o Capitaõ, procedendo conselhos dos Officiaes, e Equipagem, deve fazer a mesma arribada, e mudar de derrota para salvaçaõ commum, em que os Seguradores tambem interessaõ, ficando a cargo destes as despezas do concerto, comedorias da tripulaçaõ, e mais custos que dahi resultarem, e até o damno da declaraçaõ da innavegabilidade, como diremos, tratando das avarias. He porém da obrigaçaõ do mesmo Capitaõ, logo que chegar ao porto d'arribada, *fazer o seu consulado em fórma.*

As Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, deraõ sobre esta materia as providencias as mais adequadas, como se vê dos Artigos seguintes.

Art. XXVII. ,, Se a mudança de derrota, de viagem, e de Navio, acon-
,, tece por ordem do Segurado, sem consentimento dos Seguradores, elles
,, seraõ desencarregados dos riscos; o que terá igualmente lugar em todas
,, as outras perdas, e prejuizos, que acontecerem *por facto, ou falta dos*
,, *Seguradores*, sem que os Seguradores sejaõ obrigados a restituir o premio,
,, se elles tem começado a correr os riscos. ,,

Art. XXXIII. ,, Quando os Mestres, e Patrões tiverem a liberdade de
,, tocar a differentes portos, ou escalas, os Seguradores naõ correráõ os ris-
,, cos dos effeitos que estiverem em terra, ainda que destinados para a car-
,, regaçaõ que tiverem segurado, posto haja Navio no porto para o tomar,
,, senaõ ha sobre isso expressa convençaõ na Apolice. ,,

Art. XXXIV. ,, Se o Seguro he feito por tempo limitado, sem desi-
,, gnaçaõ da viagem, o Segurador será livre depois da expiraçaõ do termo,
,, e poderá o Segurador fazer segurar o novo risco. ,,

Art. XXXV. ,, Mas se a viagem he designada na Apolice, o Segurador
,, correrá os riscos da viagem inteira; com a condiçaõ porém de que, se a
,, sua duraçaõ exceder o tempo limitado, o premio será accrescentado á
,, proporçaõ, sem que o Segurador seja obrigado a restituir parte alguma
,, delle, se a viagem durar menos. ,,

Art. XXXVI. ,, Os Seguradores seráõ desencarregados dos riscos, e
,, naõ deixaráõ de ganhar o premio, se o Segurado, sem o seu consentimen-
,, to, envia o Navio a hum lugar mais remoto, que o designado na Apo-
,, lice, ainda que seja na mesma derrota; mas o Seguro terá seu plano
,, effeito, se a viagem for abreviada. ,,

Art. XXXVII. ,, Se ha inteiro rompimento de viagem antes da partida ,, do Navio, ainda por facto dos Seguradores, o Seguro ficará igualmente ,, nullo, e o Segurador restituirá o premio, a reserva de cento por cento. ,,

Nesta legislaçaõ he substancialmente comprehendida toda a doutrina da Deviaçaõ. Indicaremos por tanto unicamente algumas observaçóes, que nesta materia fazem os Authores Inglezes, reportando-se ás Decisões dos Tribunaes de Londres, onde esta materia tem sido descutida com a maior exacçaõ, e profundidade. Desde o momento que acontece a Deviaçaõ, ella faz caducar o Seguro, e descarrega o Segurador de toda a responsabilidade, sem com tudo obrigallo ao retorno do premio, visto haver principiado a correr os riscos; salvo a ter havido na Apolice clausula de poder o Navio *ir, e tocar a quaesquer portos*, fóra da linha da viagem, e derrota ordinaria, ainda que neste mesmo caso esta liberdade naõ deve ser indefinida, que sirva de pretexto a abusos, e prejuizo do Segurador, contra a evidente intençaõ das partes; porque as palavras da Apolice, por mais vagas que sejaõ, naõ podem operar este effeito, naõ só porque em Direito civil saõ nullos os pactos, que provocaõ a delinquir, como bem nota Mr. Wesker verb. *Diviation*, fundado na Lei 5. Dig. *de pactis dotalibus*, senaõ tambem porque, sendo o Seguro hum contracto de boa fé, admittem as palavras huma interpretaçaõ, que naõ seja repugnante á equidade natural. Pelo que a sobredita clausula só dá direito ao Capitaõ do Navio de tocar, ou arribar aos portos intermediarios dos dous pontos extremos da linha da viagem, isto he, do porto da sahida ao do destino; (1) mas naõ de prolongar esta viagem, além do termo, e plano projectado, ou fóra do uso geralmente recebido, como nas viagens do Levante, Costas do Malabar, e outras, que, segundo o estilo, saõ de cabotagem, e caravana, e a liberdade de fazer escala, faz parte integrante das mesmas.

Esta doutrina he racionavel, fundada na natureza, e fim do contracto; porque devendo-se declarar na Apolice o lugar da partida, e o do destino do Navio, segue-se necessariamente, como condiçaõ virtual, e implicita, que o mesmo Navio haja de seguir a sua viagem pelo mais direito curso, que a natureza das cousas permittir, a fim de chegar ao lugar destinado com a maior brevidade, e segurança possivel. Se o Segurador naõ mostra cumprida esta condiçaõ, ainda que semelhante falta procedesse por culpa do Capitaõ, o Segurador naõ póde ser obrigado a perservar sujeito a responder pela perda; pois o contrario destruir-se-hia a igualdade que deve haver na condiçaõ dos contrahentes. Se acontece a Deviaçaõ, os riscos ou variaõ, ou prolongaõ-se; e a viagem do Navio vem a ser distincta daquella viagem segurada, que o Segurador unicamente tinha em vista, quando se prestou á assignatura da Apolice. Seria pois absurdo constrangello a responder por aquillo a que naõ deo consentimento.

He indifferente se o damno foi, ou naõ, consequencia da Deviaçaõ; por-

(1) Baldasseroni Part. 4. tit. 6. §. 9. e seg. Emerig. Cap. 13. Sec. 6. e 16.

porque os Seguradores naõ saõ, em nenhum caso, responsaveis pela subsequente perda, em qualquer lugar, e tempo que aconteça, e qualquer que seja a cousa a que ella se attribua. Por exemplo, succedendo a Deviaçaõ, se o Navio (ainda depois tornando a seguir a linha da viagem destinada) foi aprezado, fez naufragio, ou soffreo outro accidente de fortuna do mar, os Seguradores saõ desencarregados de toda a responsabilidade; nem deve o Segurado ser attendido com o pretexto de que a perda naõ procedêra da Deviaçaõ, mas de diverso sinistro; porque huma vez alterados os termos da Apolice, céssa immediatamente a obrigaçaõ dos Seguradores, e todos os riscos ficaõ-lhe sendo estranhos.

A Deviaçaõ verifica-se naõ só quando o Navio se aparta da linha da viagem, e derrota ordinaria, qual segundo as regras da Arte, deveria seguir, senaõ tambem quando, devendo navegar debaixo de protecçaõ de Comboy, dado pelo Governo, se desvaira do rumo, e intrucções do Regimento, que o Capitaõ recebeo para esse effeito; se aliàs o desvairamento naõ procedeo de necessidade, como v. g. tempestade, ou outro accidente inevitavel.

He Deviaçaõ naõ só quando o Navio arriba, ou toca a portos intermediarios, ou mais alongados da linha da viagem segurada, sem ter para isso poderes na Apolice, senaõ tambem quando faz navegaçaõ retrograda, tornando a entrar, sem justa causa, para o porto donde partira.

He tambem Deviaçaõ, quando dirigindo-se hum Navio para algum lugar de Continente, ou Ilha, que tenha mais de hum porto, enseada, ou bahia, e o Capitaõ o conduz para aquelle porto, que naõ he o do costume do Commercio.

Quando a Deviaçaõ he procedida de justa causa, e necessidade absoluta, o Segurador continúa a ser obrigado, posto se altere o curso da viagem, sem embargo de naõ ter dado na Apolice liberdade, e poderes para mudanças de derrota, e arribadas. Aquellas circumstancias verificaõ-se nos casos já assima indicados, de temor de submersaõ, ou naufragio do Navio, ou de cahir no poder de inimigos, e piratas, e bem assim havendo levantamento de Equipagem, que force o Capitaõ a seguir differente rumo, ou entrar em porto diverso do destino. He evidente que nestes casos, e outros semelhantes, a Deviaçaõ, e damno que della resulta, procede de força maior, e fortuna do mar, que entra na generalidade dos riscos, que saõ a cargo dos Seguradores.

Pela mesma razaõ naõ he imputavel a Deviaçaõ, e subsiste a Apolice; quando o Navio, que tinha obrigaçaõ de partir em Comboy, e navegar debaixo da sua protecçaõ, he apartado delle por temporal, tufaõ, nevoeiro, ou outra causa de igual effeito, se aliàs fez depois os possiveis esforços para se encorporar ao mesmo.

Quando o Capitaõ em lugar de seguir viagem pelo curso ordinario, naõ tendo necessidade de navegar em Comboy por ordem do Governo, com tudo, de motu proprio, e em boa fé, dirige-se a algum lugar, ou porto intermediario da linha da viagem, a procurar Comboy para proseguir o seu des-

tino debaixo da protecçaõ delle, sem outro motivo, ou designio mais do que a maior segurança do Navio, naõ se considera em tal caso haver Deviaçaõ para o effeito de desobrigar os Seguradores; pois semelhante cautela, sendo em evidente beneficio dos mesmos, naõ destroe o vigor da Apolice; presumindo o Direito que todos consentem, e approvaõ o que faz a bem de seus interesses.

Em todos os casos de Deviaçaõ, sem culpa, ou consentimento do Segurado, os Seguradores saõ responsaveis pela perda, se na Apolice se encarregáraõ da barataria do Patraõ.

CAPITULO XII.

Da mudança do Navio.

A Mudança de Navio, commummente chamada mudança de fundo, he huma das causas, pelas quaes o Seguro se estorna, e annulla, ainda que ao principio fosse subsistente. (1) A razaõ he plana; porque he essencialmente requerido nas Apolices ordinarias, que o Segurado declare o especifico Navio, ou Embarcaçaõ, sobre que o Segurador tem de correr os riscos. Do que se deduz, que em taes Apolices entra como huma condiçaõ virtual, e implicita, que naõ será substituido outro Navio em lugar do declarado, nem antes de começar a viagem, nem no curso da mesma, sem consentimento dos Seguradores, ou sem justa causa, e necessidade inevitavel: tanto mais que a mudança do Navio he huma circumstancia substancial, que muito influe no risco; pois he evidente, que hum Navio póde ser mais forte, e mais capaz que outro para resistir aos perigos do mar, e bem assim mais veleiro, e por consequencia mais habil para escapar da perseguiçaõ, e ataque do inimigo.

Ainda que a mudança do Navio seja para outro notoriamente melhor, nem por isso deixa de caducar a Apolice, e serem os Seguradores desencarregados de toda a responsabilidade. Porque esta especie de contracto exige a mais estreita adherencia aos termos da Apolice, e huma exuberancia de boa fé, que exclua a mais leve suspeita de fraude; e por tanto naõ he admissivel o substituir se hum Navio por outro, pela razaõ de ser equivalente, ou melhor; porém he necessario que o contracto se execute precisamente sobre o mesmo objecto, que as partes tinhaõ em vista no tempo do ajuste: do contrario, dar-se-hia occasiaõ, e pretexto a mil fraudes em prejuizo dos Seguradores.

Da

---

(1) Park. Cap. 16.

Da exposta regra ha as seguintes excepções: (1) A 1.a he, quando na Apolice he incerta a expressa clausula do Seguro, *sobre Navio*, ou *Navios*; por esta clausula se entende que o Segurador concede ao Segurado a liberdade de fazer as mudanças de casco, que entender conveniente a seu interesse: 2.a quando sobrevem justa causa, ou inevitavel, e urgente necessidade de semelhante mudança para salvaçaõ total, ou parcial das pessoas, e carga do Navio declarado na Apolice, como no caso de fundado temor de preza, submersaõ, e naufragio; ou acontecendo varaçaõ com quebramento, e encalhe, havendo impossibilidade, ou enorme demora, e despeza do concerto no lugar, onde aconteceo o accidente: 3.a se o Navio no decurso da viagem se constituio em estado de innavegabilidade, que depois em terra fosse como tal qualificada por sentença, sendo procedida de tempestades, bombardeamento, ou outra cousa de mera fortuna do mar: 4.a se o Navio he tomado, e a carregaçaõ foi relaxada, ou resgatada: (2) 5.a se o Navio permanece embargado muito tempo por authoridade superior.

As Ordenanças de Marinha de França Livro III. titulo 5. dos Fretes, daõ huma providencia digna de ser adoptada em todos os paizes, a beneficio da navegaçaõ, e dos Seguradores; pois no Artigo XI. obrigaõ ao Capitaõ, no caso de innavegabilidade, a affretar outro Navio, se o puder achar, para transportar nelle a carga ao porto do destino por conta dos Interessados.

CA-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 16. §. 5. e seg.
(2) Ord. Mar. Fr. Tit. dos Seg. Art. 66. e 67.

CAPITULO XIII.

Das Condições expressas do Seguro.

HAvendo nos antecedentes Capitulos considerado as Condições virtuaes, e implicitas da Apolice, e os seus effeitos, examinemos agora a natureza, e objecto das Condições expressas. Chamaõ se Condições expressas do Seguro todos os pactos, ou ajustes declarados na Apolice; e estes se entendem ser quaesquer clausulas escritas no branco da mesma, pelas quaes o Segurado, e o Segurador se acordaõ sobre as suas correspectivas obrigações em determinada aventura maritima, limitando, ampliando, ou ainda derogando as clausulas impressas, segundo julgarem convir a seus interesses. Estas condições podem variar de muitos modos, conforme o arbitrio, e circunstancias dos Contrahentes, ora em favor do Segurador, ora do Segurado.

Condições a favor do Segurador saõ, v. g. que o Seguro será livre de avaria; que o Navio navegará sempre em Comboy; que o premio se augmentará em certa quantidade, ou proporçaõ, no caso de perder-se o Navio, durar a viagem além de hum tempo determinado, ou romper-se a guerra, que se receava como iminente, etc.

Condições a favor do Segurado saõ, por exemplo, que subsistirá o Seguro, sem embargo de se mudar de Capitaõ, de Navio, de viagem, de derrota, fazendo-se escala, sobrogando se huns effeitos a outros; que naõ se vencerá o premio senaõ depois de feliz chegada do Navio ao porto do destino; que elle se compensará com a perda depois de lequidada; que será diminuido em certa quantidade, ou proporçaõ, se o Navio fizer só meia viagem, se vier em Comboy, se sobrevier a paz, etc.

Já na Parte primeira destes Elementos, Cap. II. pag. 7. estabelecemos o principio, que o contracto do Seguro admitte todas as condições racionaveis; e que sendo incorporadas na Apolice, formaõ a Lei do contracto em maneira, que a nenhuma das partes he licito prescindir dellas, depois de ultimado o ajuste, sem consentimento da outra, segundo he regra geral em todos os contractos. (1)

A Regulaçaõ da casa dos Seguros de Lisboa Art. VIII. declara que ,, Ficará na liberdade do Segurado escolher entre os Seguradores os que mais ,, quizer, e contratar as condições do seu Seguro como lhe parecer: e seraõ ,, válidos depois que forem registados pelos Officiaes da Casa. ,, E no Art. XXI, sup-

(1) *Quid tam congruum est fidei humanae, quam ea, quae inter homines placuere, pacta servare?* L. 1. ff. *de Pactis.*

supposto se estabeleça a regra de que no caso de perda, o Segurado seja obrigado a justificar o valor dos effeitos que segurou, e que este naõ deva exceder o que na realidade tinhaõ com os gastos, e premio; com tudo, accrescenta-se a excepçaõ, *salvo quando o ajuste expressado na Apolice derogar este Capitulo.*

Daquella generalidade, e desta excepçaõ he claro que as condições, ou clausulas escritas do Seguro podem ser todas as que exigir o interesse legitimo dos Contrahentes, a saber, que naõ seja contra a natureza, e fim do contracto, e oppostas ás Leis; que he a natural, e necessaria limitaçaõ da regra geral nesta materia, e em qualquer especie de contracto. Seria longo, tedioso, e até impraticavel, enumerar aqui todas as clausulas, ou condições, que a sagacidade mercantil tem inventado, e costuma inserir nas Apolices, para se prevenirem duvidas, e consolidar cada hum dos Contrahentes os proveitos que tinhaõ em vista na celebraçaõ do Seguro.

Notarei porém huma daquellas condições, ou clausulas, de que se achaõ vestigios, e prática nas Apolices antigas de Lisboa, e he a denominada *clausula depositaria*, segundo a qual o Segurador, que nella convinha, naõ podia, no caso de perda, ser ouvido em Juizo, senaõ depois de depositar a quantia do Seguro, ou a importancia perdida pelo Segurado. Esta clausula era em outro tempo frequentemente usada em varias Praças, sobre tudo nas de Italia, como propria para atalhar as injustas controversias dos Seguradores, quando eraõ demandados para pagamento da perda; de sorte, que ahi passava, como aforismo mercantil, contra os Seguradores, a regra judicial, *pagai, e depois litigai.*

Porém presentemente cahio em desuso semelhante clausula, que em outro tempo era trivial em qualquer obrigaçaõ chirografaria, e entrava, como de tarifa, nos redundantes formularios das Escrituras públicas nestes Reinos; e penso que nenhum Segurador particular, e menos de Companhia authorizada pelo Governo, se sujeitará hoje a semelhante condiçaõ taõ gravosa, e que traz comsigo a desconfiança do caracter, e integridade de quem tomou o Seguro. Com tudo, ella he legitima, e acha-se authorizada pelo Assento da Casa da Supplicaçaõ de 14 de Abril de 1695; e pelo Alvará de 31 de Maio de 1774. §. I., que a admittio nas Apolices de Seguro, e em questões sobre fretes, soldadas, e transacções enormissimas lesivas, tendo-a aliàs proscripto em todas as mais obrigações, posto que sejaõ contrahidas por escrituras públicas.

Nas Apolices de Lisboa vem-se frequentemente algumas condições, ou clausulas, que os Segurados estipulaõ a seu favor, que de nenhum modo se podem conciliar com a justiça, e essencia do contracto do Seguro, e repugnaõ á boa policia dos Governos regulados, como saõ as seguintes: *Tenha, ou naõ tenha o Segurado interesse no casco, ou carga do Navio: Valha, ou naõ valha a cousa segurada a importancia que se designou na Apolice: Venhaõ, ou naõ venhaõ os effeitos de que se requereo o Seguro: Naõ ser o Segurado obrigado, no caso de perda, a mostrar outro documento mais do*

que

que a Apolice: *Naõ terem os Seguradores o beneficio da salvaçaõ*, e outras frasses da mesma categoria.

Os Seguros feitos com taes condições chamaõ-se vulgarmente na Praça, *Seguros de pacto expresso*: denominaçaõ impertinente, e esteril, com que se illude a credulidade dos traficantes, e se induz á enorme multiplicaçaõ de Seguros erroneos, e abusivos, que, segundo bem observa Mr. Millar, (1) naõ servem a outro fim mais do que a exaltar o preço dos premios, sem nenhum beneficio do Commercio, e com tal desavantagem dos verdadeiros Negociantes, que expõe os seus fundos aos riscos maritimos. Os Seguros com as sobreditas clausulas naõ saõ os unicos a quem pertence exclusivamente o nome de Seguros de pacto expresso; porque verdadeiramente o saõ todos aquelles, em que os Segurados, e Seguradores acordaõ em ficarem, ou naõ, obrigados, debaixo de certos termos, que entre si ajustaõ.

Grande parte dos Negociantes, que requerem taes Seguros, sendo de ordinario, ou absolutamente analfabetos, ou meros empiricos na carreira mercantil, seguindo a impulsaõ, e erro commum da Praça, cuidaõ ter nisso concluido hum negocio da maior solidez; e vem depois a ser victimas da sua sinceridade, e impericia, achando-se forçados pelos Seguradores, no caso do sinistro, a produzirem prova satisfatoria da carregaçaõ, do interesse, e do valor da cousa segurada. O erro nesta parte grassa com tanta extensaõ, que até os Negociantes cordatos, e intelligentes estaõ persuadidos da legitimidade dos ditos Seguros de pacto expresso, com o pretexto da illimitada liberdade que a Regulaçaõ da Casa dos Seguros concede sobre as condições da Apolice nos assima transcriptos Artigos VIII, e XXI. Como este erro he craso, e de pessimas consequencias, he necessario, quanto está em mim, corrigillo, e, se he possivel, desarraigallo por credito da Naçaõ, e beneficio geral do Commercio.

He verdade que em Lisboa costumaõ-se tomar, e pagar francamente muitos dos Seguros, chamados de pacto expresso, principalmente pelos Seguradores particulares; porém naõ he menos certo que os Seguradores das Companhias naõ raras vezes impugnaõ o pagar promptamente as perdas, ainda sendo o sinistro total; naõ pela razaõ de serem abusivos taes Seguros, e prohibidos pela maior parte dos Regulamentos Maritimos das Nações as mais illuminadas, mas com o pretexto de occultaçaõ de circunstancias na época do contracto, ou por qualquer outro subterfugio capcioso, e de invençaõ de Sycofantas: de que resulta, que na pratica as presumidas cautelas de taes Apolices naõ produzem o effeito correspondente ao fim dos Segurados.

Os Negociantes, que requerem aquelles Seguros, saõ de differentes classes; e segundo o seu caracter, e designio, saõ mais, ou menos dignos da repulsa, ou severidade das Leis. Huns os ajustaõ por simpleza, sem intençaõ fraudulenta, por seguirem a céga prática, e trivial rotina dos que presumem ser mais destros, e atilados em taes contractos; outros por mera cau-

(1) Millar pag. 215.

cautela, e exuberante de clausulas, que reputaõ indifferentes, e de nenhuma consequencia, tendo aliàs legitimo interesse no Seguro, e havendo em todo o mais procedido em regra: muitos por guardar innocente segredo na sua negociaçaõ, e evitarem a detrimentosa prova do exacto valor da cousa segurada: alguns por ociosos, e temerarios especuladores, como fazendo jogo, e correndo por certo preço, isto he, o premio que promettem, o hazar de huma loteria maritima, apostando sobre a sorte, e final exito da viagem de qualquer Navio, se chegar, ou naõ a salvamento ao porto do destino, naõ tendo aliàs no seu casco, e carga o menor interesse directo de propriedade, hipotheca, ou outro titulo analogo. Nenhum destes merece o favor da Justiça; porém ha outros, que devem attrahir a sua indignaçaõ, e segundo as circunstancias do caso, a severidade a mais exemplar.

Fallo dos que, por especulações cerebrinas, estipulaõ os chamados Seguros do pacto expresso com decidida má fé, e intençaõ improba: 1.º para illudirem as pessoas sinceras, e conciliarem credito de grandes fundos, e extenso gyro de Commercio, segurando Navios, e effeitos, em que naõ tem interesse, ou avaliando-os por huma estimaçaõ absurda, incluindo lucros imaginarios, e proveitos em vaõ esperados contra toda a honesta esperança, que se poderia ter em negocio regular: 2.º para occultarem contrabandos, bens de inimigos, ou de subditos de Potencia belligerante em tempo de guerra, e outros projectos excentricos, e maquinados em contravençaõ ás Leis: 3.º para roubarem aos Seguradores, e encubrirem horrorosas malfeitorias, de colloio com os Capitães dos Navios, e gentes do mar, a fim de os fazer naufragar, queimar, entregar ao inimigo, etc. Infelizmente se tem visto multiplicar na Praça de Lisboa taõ mal ominosos Seguros de pacto expresso na calamitosa conjunctura da guerra actual; havendo Negociantes taõ destituidos de amor da patria, que se tem abalançado a fazer taes Seguros de grandes sommas, fundando a esperança de fortuna sobra o atraiçoado, e infame calculo da infestaçaõ dos mares, e probabilidade das prezas, pertendendo tirar lucro da ruina dos Concidadãos, e estrago do Commercio de seu paiz. Taõ imprudente arrojo he por si só capaz de sublevar todos os espiritos. Possaõ malograr-se em todo o tempo projectos, que tendem a paliar contravenções ás Leis, e nutrir a desordenada cubiça do ganho.

Já na Parte segunda destes Elementos, Cap. V. se mostrou que eraõ essencialmente nullos os Seguros de mera aposta, sem interesse legitimo do Segurado, e que os tem prohibido as Nações, que melhor entendem os interesses da Navegaçaõ, e as regras immutaveis desta justiça universal, que pelo vinculo do Commercio faz de todos os povos como huma só familia: para alli pois remettemos ao Leitor. Resta só responder á pertinacia de alguns Negociantes, que em tanta luz dos presentes tempos, insistem em defender os seus favoritos Seguros de pacto expresso, querendo que valhaõ, naõ como Seguros verdadeiramente ditos, mas como simples apostas sobre a sorte de algum Navio. Eis ahi os pretextos a que recorrem.

1.º Que a constante prática da Praça de Lisboa admitte, ou tolera taes

Seguros, por costume immemorial: 2.º Que o Artigo VIII. da Regulaçaõ da Casa dos Seguros, combinado com o Artigo XXI, parece authorizallos, pois aquelle dá a liberdade de se estipularem nas Apolices quaesquer condições, e este desonera aos Segurados de fazerem prova do valor dos effeitos, quando nisso hajaõ convindo os Seguradores: 3.º Que as apostas em geral, e as que tem por objecto o exito de alguma viagem especifica, naõ contém cousa alguma de criminoso, e contra a honra mercantil; pois todas as apostas sobre objecto incerto, naõ repugnaõ a Direito, e quotidianamente as offerecem, e tomaõ pessoas honestas na mais pura boa fé; e só as naõ cumpre quem naõ tem honra: 4.º Que posto pareça temeridade fazer hum jogo desta natureza, quem naõ tem no Navio, e sua carga directo interesse, com tudo, naõ se póde tolher a cada hum a liberdade de usar, e ainda abusar do que he seu, por ser esta franqueza derivada do sagrado, e indefinido direito da propriedade: 5.º Que os Seguros em questaõ naõ derogaõ a igualdade dos contractos; pois os Seguradores, sendo o successo feliz, ganhaõ o premio calculado proporcionalmente aos riscos; e tendo obrigaçaõ de saber, e suppondo-se que bem conhecem as avantagens do negocio que exercem, naõ podem com justiça, no caso de perda, recusar o pagamento da somma declarada na Apolice, tendo aliàs direito de requerer o premio do ajuste. Responde-se a estas argucias.

1.º Todos os erros, e perniciosas práticas saõ de antiga data, e muitos perdem-se na obscuridade dos tempos; mas naõ ha prescripçaõ contra a verdade, e a justiça tem sempre direito de bradar, posto a suffoquem. Todo o costume contra a boa razaõ he abuso, e corruptella, e como tal inauthorizavel nos Tribunaes do Reino, segundo a Lei de 18 de Agosto de 1769. §. 14. Ainda que o Praxista Reinicola Gabriel Pereira de Castro, no seu Livro das Decisões, pertenda na Decisaõ 56 justificar os Seguros de aposta, com tudo, a sua authoridade naõ tem pezo algum em semelhante materia, quando repugna aos actuaes Regulamentos mercantis das principaes Nações da Europa, que a citada Lei manda seguir nos casos omissos do Codigo Nacional; e a que o Artigo final da Regulaçaõ da Casa dos Seguros impõe aos Seguradores a obrigaçaõ de conformarem-se. Aquelle Praxista seguio sem exame os erros da sua idade, e adoptou as opiniões dos Authores Italianos, que viaõ correntes taes Seguros no seu paiz, sem advertirem nas perniciosas consequencias a que vieraõ depois dar occasiaõ; até que a experiencia, rectificando as theorias do Commercio, os fez abolir nos principaes Estatutos da Italia, onde haviaõ tido origem aquelles abusos.

2.º Já mais foi, nem podia ser, a intençaõ do Legislador nos contracitados Aartigos VIII, e XXI. admittir a monstruosidade de fazer válidas em Juizo quaesquer condições exoticas, extravagantes, ou criminosas, que as partes quizessem introduzir nas Apolices: o absurdo salta aos olhos, e naõ carece de demonstraçaõ. Aquelles Artigos devem-se entender nos termos habeis, isto he, que só authorizaõ as condições racionaveis, em conformidade ás regras de Direito, segundo o espirito, e analogia da Legislaçaõ patria, e

fon-

fonte authentica, donde elles provavelmente se deriváraõ, como he o Artigo III. das Ord. Mar. de França, em que se encontra a clausula indentica: *A Apolice conterá todas as condições de que as partes quizerem convir.* Ora por Direito nenhum contracto póde conter pactos, ou condições contra os bons costumes, e contrarios á sua propria natureza, e fim. Tal seria o Seguro sem interesse directo do Segurado, ou com taõ diminuto, que naõ preenchesse a importancia nominal da Apolice; pois o Segurado, no caso do sinistro, requereria, a titulo de perda, o pagamento do que na realidade naõ perdèra; o que he visivelmente contradicçaõ nos termos, e impostura mercantil. Emerigon Cap. II. Sec. 7. pag. 57 reconhece, que aquella clausula das citadas Ordenanças se entende unicamente das condições, que naõ saõ contrarias á natureza do contracto, nem aos principios da equidade e justiça.

Demais: segundo a Ord. Liv. IV. Tit. IV. *in pr.* he licito ao vendedor, e comprador de qualquer cousa acordarem em todas as condições, e ajustes, com tanto que sejaõ honestas, como se vê dos seguintes termos. „ Licita „ cousa he que o comprador, e vendedor ponhaõ na compra, e venda que „ fizerem qualquer cautela, pacto, e condiçaõ em que ambos acordarem; „ *com tanto, que seja honesta, e conforme a Direito.* „ E como o Seguro se considera verdadeiro contracto de compra, e venda do perigo maritimo, he evidente, que o Artigo de que se trata, recebe a natural, obvia, a necessaria restricçaõ da citada Lei: do contrario os Seguros se transformariaõ em convenções de scelerados, ou trafico de ociosos, para estrago dos particulares, e desabono do Commercio Nacional. E que pessoa sizuda poderá desconhecer, que naõ saõ honestas, sendo positivamente torpes as sobreditas clausulas dos Seguros de pacto expresso: *tenha, ou naõ tenha interesse: venhaõ, ou naõ venhaõ os effeitos*, etc. de que só traficantes, e despejados jogadores se podem valer contra a natureza do contracto, sua instituiçaõ, e fim, que naõ he outro mais que a indemnidade, e beneficio dos que expõem os seus fundos aos riscos maritimos? (1) Ora isto nada tem de commum com os que ou naõ promovem a circulaçaõ dos effeitos, ou usaõ do commercio como naõ devem, e que só vem á Praça para fazer número, naõ trazendo mais do que o enorme pezo da sua importunidade, ou a vã ostentaçaõ de riqueza, e córagem mercantil em especulações temerarias, e suspeitas; ou finalmente hum esqueleto de credito fantastico para sorprender aos caprichosos, e incautos, e talvez conseguir por más cautelas algum fim odioso, e perverso.

3.o Ainda que o Artigo XXI da Regulaçaõ da Casa permitta ao Segurado estipular as clausulas de naõ ser obrigado, no caso de sinistro, a fazer prova do valor da cousa que segurou, com tudo, he evidente, que esta franqueza funda-se unicamente na hypothese da veracidade do Segurado, e que este por semelhante pacto só intenta encubrir o segredo do seu negocio,

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 4. Po

ou exonerar-se do encargo de fazer aquella prova do exacto valor, que he muitas vezes detrimentosa, e difficil, livrando-se das importunas, e miudas contestações que sobre isso se podiaõ excitar: o que naõ tolhe, com tudo, a necessidede de se fazer sempre o Seguro em regra, nem impece o direito do Segurador em demonstrar a fraude do Segurado por provas proprias, se puder convencer em Juizo, que elle na verdade ou naõ tinha interesse algum no Navio, e bens que segurou, ou que os avaliára desmedidamente, como fica indicado na Parte primeira, Cap. XX, onde se tratou da estimaçaõ convencional da Apolice, á que vem a ser substancialmente equivalente a excepçaõ, que se lê no sobredito Artigo XXI.

4.° O especioso nome de aposta, com que se affecta colorar os Seguros de pacto expresso, naõ póde illuir da pessoa sensata. Sejaõ embora sem imputaçaõ, e cumpraõ-se apostas de tenues quantias em materia indifferente, só destinadas a exercer cada hum o seu juizo, e penetraçaõ sobre a probabilidade, ou contingencia de hum successo futuro; com tanto que se proceda em boa fé, e nenhum dos apostantes possa ter influencia nas causas, que tendem a produzillo; e outrosim naõ involvaõ circunstancias, que importem a ruina do Estado, ou inspirem desejo de que leva máo fim, o que entre os homens se deve ter por segredo, e de que se reputa malevola toda a esperança de máo exito; aliàs seria torpe, e contra os bons costumes. Porém naõ se póde argumentar de parallelo, nem justificar da mesma maneira as apostas sobre o exito da navegaçaõ de qualquer Navio, que se suppõe em perigo, e em que nenhum dos apostantes tem direito interesse que arriscasse a perder; porque taes apostas, sobre conterem hum jogo horrivel, que pela grandeza das sommas já mais se podem considerar como materia de honesto entretenimento, para distracçaõ, e allivio de espirito, ou como simples exercicio de condescendencia, e urbanidade em companhias agradaveis; accresce a enorme disparidade do ajuste; pois nas apostas ordinarias he igual a alternativa, e perigo da total perda, ou ganho; e nos Seguros de que se trata, o premio do Segurador sempre he desproporcionadamente menor que o beneficio que espera o Segurado. Além de que

A razaõ decisiva da torpeza de taes Seguros he o conterem da parte do Segurado, quando procede em má fé, hum tacito, e detestavel voto, que o Navio se perca; porque vem a ter nisso maior proveito do que se chegasse a salvamento: tal espectativa he abaixo de toda a vilania; o que naõ tem lugar nos Seguros propriamente ditos; pois ambas as partes conspiraõ no identico desejo de que prospere a Navegacaõ, e seja feliz a viagem segurada.

5.° As Companhias de Seguro naõ saõ sociedades de apostadores, ou jogadores de altos cabedaes: a sabedoria das Leis, e a Prudencia do Governo naõ as destinou, e protege para sustentar caprichos, e favorecer iniquidades. Se a Ord. Liv. V. Tit. 82. *in pr.* prohibe com clausula comminatoria de perda de todo o ganho qualquer genero de jogo de parar, como o póde admittir na regularidade do Commercio, fazendo divertir os fundos daquellas direcções naturaes, e proveitosas, que tendem a beneficio geral da circula-

çaõ

çaõ mercantil, e que mantem a boa ordem do trafico dos Cidadãos? Os canonizadores das apostas, e jogos, que até querem prostituir o Commercio, reduzindo-o a temeridade das gentes ociosas, e desperdiçadas, desabuzem-se de seu erro, lendo as sensatas reflexões do estimavel Senhor John Millar, na sua obra do Seguro maritimo, aqui repetidas vezes citada, pag. 212.

Dizem que cada hum póde usar do seu como entender. Embora; mas seja sem prejuizo de fé pública, sem suspeita de complicidade de crimes, sem opposiçaõ ás Leis, e bons costumes. Naõ obstante porém a liberdade individual, de que se goza nos Governos regulares, casos ha em que o exercicio deste direito admitte justa restricçaõ, e obstaculo; e nestes se verifica a providencia da O. d. Liv. IV. Tit. 107. *in pr.* contra os que desbarataõ o que possuem: *A nós pertence prover que ninguem use mal do que tem.*

Concluirei, transcrevendo ao referido Millar: ,, Naõ he necessario, diz ,, este Author, insistir sobre as más consequencias de toda a especie de jogo, ,, seja por aposta, seje de outro modo. A prática do jogo, pelo agradavel ,, exercicio que dá ao espirito, tende a entorpecer a attençaõ, e apartar os ,, homens de negocios uteis; e ao mesmo tempo, subministrando-lhes hum ,, prompto, ainda que arriscado, modo de accumular riqueza, produz o des-,, prezo pelos ganhos moderados de huma industria honesta. Estas naõ saõ ,, as suas peires consequencias. Naõ só perverte a actividade de espirito, ,, mas tambem deprava as suas affeições. Pelos frequentes, e grandes revé-,, zes de fortuna, a que elle dá occasiaõ, vem a ser a fonte de miseria do-,, mestica; e he detrimentosa ao público por suggerir constantes tentações ,, á fraude, e a atrozes crimes; por isso ha poucos bem regulados Gover-,, nos, em que os jogos naõ sejaõ consideravelmente restrictos. E pelas ,, Ordenanças de quasi todos os Estados commerciaes da Europa saõ total-,, mente prohibidas as apostas sobre aventuras mercantis, e qualquer outra ,, especie de jogo, feito em fórma do Seguro, e ainda sobre proveitos ,, esperados, etc. ,,

Tendo exposto o abuso das condições, ou clausulas da Apolice favoraveis ao Segurado, convinha tambem indicar o de huma muito favoravel aos Seguradores, isto he, de clausula: *livre de avaria.* Porém tendo esta discussaõ lugar mais commodamente no Tratado III. das Avarias, para ahi remettermos ao Leitor.

Passemos agora a examinar certa especie de condições, ou clausulas escritas da Apolice, que consistem em facto já existente, ou futuro, enunciando a qualidade do Navio, e circunstancias da viagem, de que depende alliviar-se a sorte dos Seguradores, diminuindo-se os seus riscos; e que em consequencia fórmaõ a causa, ou o motivo, pelo qual lhes acceitaõ o Seguro, contando com a certeza da verificaçaõ do que se affirmou Taes condições, segundo a fraseologia da Jurisprudencia de Inglaterra, tem o especifico nome de *garantias*, que pela sua delicadeza, e melindre exigem discussaõ circunstanciada nos Capitulos seguintes.

C A-

CAPITULO XIV.

Das Garantias.

ESTA palavra *garantia* he presentemente vulgar nas linguas modernas, e em senso mercantil, e accepçaõ ordinaria vem a ser synonyma de abono, e fiança. Nas Letras de Cambio denomina-se *acçaõ em garantia*, a que resulta do direito de regresso, que o Portador tem pela falta do acceite, ou pagamento, contra todos que saõ solidariamente obrigados á execuçaõ das mesmas, como o Dador da ordem, o Sacador, e os Endossadores. Nos contractos do Seguro tem ella huma intelligencia particular, (1) e significa qualquer condiçaõ expressa, ou clausula escrita, que o Segurado propõe, affiançando certo facto, ou circunstancia, que influe no risco, que ou já existe, ou se espera que exista, a fim de facilitar ao Segurador o acceitar o Seguro, promettendo, e empenhando-se a verificar tudo precisamente da maneira que affirmou na Apolice. Quando algumas clausulas saõ insertas nas Apolices de Inglaterra, precedidas da palavra *Warranted*, que vale tanto como garantido, affirmado, e abonado; por exemplo, *Warranted to sail on or before, the first of August*, garantido o sahir ao, ou antes de primeiro de Agosto: *Warant to depart with convoy*, garantido, partir com comboy; oppõe-se que taes clausulas, ou outras semelhantes, saõ ajustadas entre as partes, como factos importantes relativamente aos riscos, e que por tanto saõ reciprocamente havidos por condições essenciaes do Seguro; de sorte, que a naõ se verificarem, seja por causa do Segurado, seja por outro qualquer motivo, posto que totalmente innocente, em que o mesmo Segurado naõ tivesse a menor influencia, e complicidade, o contracto se torna inválido, e de nenhum effeito, e os Seguradores ficaõ logo desobrigados de toda a responsabilidade, no casa de perda, ainda que aliàs esta naõ procedesse de falta de cumprimento da condiçaõ garantida, mas de causas muito diversas.

E nisto distinguem-se as garantias de quaesquer outras condições expressas da Apolice; porque estas pertencem ao interesse dos Segurados; aquellas ao dos Seguradores: demais, senaõ se verificarem a condições favoraveis ao Segurado, como v. g. que será livre ao Navio mudar de derrota, fazer escala, etc. o Seguro subsiste; pois tendo o Sagurador principiado a correr os riscos, e estando prompto a proseguir nelles de modo proposto pelo Segurado, e sujeito a responder pela perda, he firme o seu direito ao premio estipulado: as garantias porém, sendo postas na Apolice a beneficio dos Seguradores, e havendo estes em consequencia dellas recebe o Seguro,

(1) Park Cap. 13. Weskett verb. *Warranty.*

ro, e calculado o premio, vem a constituirem-se o substancial, individuos, e inamovivel apoio do contracto: pelo que naõ podendo os mesmos Seguradores ser privados de tal beneficio sem facto, e consentimento seu, justo he que naõ mostrando-se verificadas da parte do Segurado as garantias que propoz, caduque o Seguro.

Nas Apolices de Lisboa, bem como nas de outras Praças, naõ se encontra aquella formula *Warranted* (garantido) que he privativa dos Seguros, e Apolices de Inglaterra. Com tudo, todas as clausulas que consistem em facto, que minoraõ os riscos, e motivaõ a acceitaçaõ do Seguro, e o cálculo do premio exigido pelo Segurador, sendo introduzidas pelo Segurado no branco das ditas Apolices, regem-se pelos mesmos principios das garantias Inglezas, sendo em geral senso mercantil consideradas como pactos, ou condições expressas, essenciaes á validade do contracto, formando a Lei do mesmo; e por tanto, acontecendo o sinistro, he necessario que se mostrem verificadas, e cumpridas, pena de nullidade da Apolice. Além de que, sendo grande número de Seguros da Praça de Lisboa feitos em Inglaterra, he evidente a importancia de se fixarem as regras, pelas quaes, em semelhante materia, se julga do direito das partes nos Tribunaes daquella Naçaõ, e que devem por identidade de razaõ ser de igual força nos destes Reinos.

Tem as garantias a natureza, e effeito, que sendo introduzidas na Apolice, quer por imprudencia, quer por deliberaçaõ do Segurado, reputaõ-se parte integrante da mesma Apolice, e formaõ hum contracto inteiro, e indivisivel: ellas fechaõ a porta a todas as questões, naõ admittindo interpretaçaõ ampliativa, ou restrictirva das palavras; e movendo-se controversia, naõ se considera de modo algum qual fosse o objecto, que o Segurado tinha em vista, quando as inserio na Apolice, nem se eraõ essenciaes ao fim a que elle se havia proposto; pois huma vez que foraõ incorporadas naquelle Instrumento público, que constitue o titulo dos direitos de ambas as partes, adquire logo a força de huma condiçaõ immutavel, e obrigatoria; de sorte, que a naõ ser literalmente cumprida, o contracto naõ tem execuçaõ, e he como se naõ existira.

A justiça desta doutrina he de si mesma evidente. Porque temos visto nos antecedentes Capitulos, que faltando-se ás condições virtuaes, e implicitas da Apolice, fica logo esta improficua, e nulla; com mais forte razaõ o deve ser, quando saõ quebrantadas, ou preteridas as ditas garantias, que saõ condições expressas do contracto, e que he indispensavel o cumprirem-se. Para se dizer que o Segurador deva responder pela perda, naõ obstante haver o Segurado faltar ao cumprimento de todas, ou de algumas condições, que promettêra, seria, contra todos os principios de justiça, fazer para esta especie de contracto huma regra distincta das que regem a todos os outros; (1) quando aliás he do bem geral do Commercio, que o contracto do Seguro, se-

(1) Vid. tit. Digest. *De Condictione causa data causa non sequuta*; e Cod. *De Condictione ob causam datorum*.

seja fundado na mais pura boa fé, e fidelidade das partes, para observancia do que reciprocamente ajustáraõ.

Por tanto he justamente estabelecida a regra, que qualquer garantia na Apolice deve ser estreita, e literalmente cumprida, sem que se hajaõ de tolerar controversias, e argucias, se a condiçaõ expressamente garantida era ou naõ essencial á conservaçaõ do Navio, ou bens segurados, ou se a perda acontecèra, ou naõ, por causa da quebra, ou preteriçaõ da garantia; porque em todo o caso o Seguro naõ tem efficacia, e remedio algum; nem a Justiça póde assistir ao Segurado para haver a sua indemnizaçaõ; porque do contrario, dar-se-hia fomento a cavillações interminaveis, e naõ haveria regra fixa de julgar em materia de tanto pezo, e consequencia. Se o Segurado em alguma circunstancia sõffrer nisso detrimento, a se taõ sómente o deve imputar, por naõ mostrar cumprido o que espontaneamente promettêra.

Pelo que, nas causas de Seguro, a questaõ sobre garantias, vem a ser toda de facto. Se a garantia era v. g. de tempo, deve-se taõ sómente examinar, se o Navio sahira no tempo indicado; senaõ sahio, a Apolice caduca, quaesquer que fossem as razões que obstassem á sua expediçaõ, posto que nada se pudesse attribuir a culpa do Segurado. O mesmo tem lugar nas garantias, que recahem sobre outros objectos. Ainda que a differença seja pouco notavel, o Seguro sempre caduca, como v. g. na Apolice he garantido, que o Navio sahirá até 15 de Maio; que levaria 40 homens de equipagem, e 12 peças; se o Navio sahio a 16 do mesmo mez; se levará só 39 homens; se tinha só 10 peças, e 2 morteiros, quer se faltasse collestivamente a todas estas garantias, quer a huma só dellas, a Apolice naõ produz effeito. Ainda que em algumas circunstancias resultem inconvenientes parciaes do rigor desta regra, com tudo, na generalidade dos casos, elle produz publicos, e saudaveis effeitos; sendo melhor, para estabilidade, e certeza do direito das partes, dizer-se, e constantemente julgar se, que as garantias devem em todos os casos ser inalteravelmente cumpridas, sob pena de nullidade das Apolices, logo que se falta, ainda em hum ápice, á letra das mesmas, do que deixar-se á arbitraria discriçaõ dos Juizes o decidirem, que em tal caso a garantia era essencial, e que em outros naõ; que neste caso admittia latitude, e naquelle restricçaõ. (1)

Como a garantia deve ser estreitamente cumprida contra o Segurado em favor do Segurador, a igualdade da justiça exige, que se a estreita, e literal verificaçaõ ou cumprimento da garantia, sustenta a demanda do mesmo Segurado, tambem a decisaõ seja em seu beneficio; especialmente quando por tal decisaõ todas as palavras da Apolice vem a ter o seu plano effeito. Por tanto se se faz o Seguro de hum Navio, ou dos bens nelle contendos, havendo na Apolice a garantia de estar elle saõ, e salvo, em dia determinado,

(1) *Omnia sunt incerta, cum a jure discessum est; nec praestari quidquam potest, quale futurum sit, quod positum est in alterius voluntate ne dicam libidine.* Cic. *ad familiares.* Lib. 9. Cap. 16.

do, ou ainda a certa hora do mesmo dia; se passado esse dia, e hora, o Navio se perder por algum accidente, a natureza da garantia decide a questaõ a favor do Segurado, ainda que a differença seja de momentos, provando-se a differença de tempo entre o estado do Navio salvo, e o em que se perdêra; pois neste caso sempre ha igualdade no direito das partes; porque a mesma garantia protege tambem o Segurador contra qualquer perda acontecida antes daquelle dia, ou hora, assim como o grava, sobrevindo depois desta época prefixa na Apolice.

Póde acontecer, que a garantia naõ seja cumprida, por haverem razões attendiveis, como v. g. se he garantido que hum Navio haja de partir em dia certo, e com tudo he impedido por tempestade, por falta de carga, pela neccessidade de reparo, por embargo do Soberano, ou pela apparencia do inimigo á fóz do porto, ou nas vizinhanças das Costas, etc. o Capitaõ faria bem em naõ sahir; porém immediatamente caducaria a Apolice; porque todas estas circunstancias saõ indifferentes ao Segurador, que naõ he obrigado a responder pelos desastres maritimos, senaõ depois do momento em que começaõ contra elle a correr os riscos, regulados pelos termos da Apolice.

He necessario advertir na differença que ha entre a *garantia*, e a *representaçaõ*. A garantia he toda a clausula declarada no corpo da Apolice, ou seja inserta no branco intermediario da mesma, ou seja escrita nas margens, e fim deste Instrumento: por este modo constitue, como fica dito, huma parte essencial, e integrante do contracto, e he condiçaõ impreterivel, de cujo exacto cumprimento depende a sua validade, que por isso deve ser observada á letra. A *representaçaõ* porém, he toda a informaçaõ extrinseca, que se offerece ao Segurador para se deliberar á assignatura da Apolice, mas que naõ he incorporada na mesma, posto que a minuta de tal informaçaõ seja transcripta nos Livros do Corretor, que fez o Seguro, ou conste de outra maneira: ella fórma simplesmente huma parte colleteral da Apolice, e basta que seja cumprida nos pontos substanciaes, que influem no risco do Segurador. Demais, na garantia, a pessoa que a faz, toma sobre si o verificar a cousa garantida; na representaçaõ porém, se ella he falsa, e o Segurado affirma algum facto como verdadeiro, conhecendo a sua falsidade, ou o affirma como tal, naõ sabendo cousa alguma da materia, a Apolice se vicia, e anulla, pela razaõ, e principio geral de fraude da parte do Segurado. Porém se a representaçaõ he feita em boa fé; se ella naõ he falsa em artigo, ou materia essencial, que aggrave o risco do Segurador, ainda que naõ seja preenchida no rigor da letra, com tudo, se o he na substancia, póde ser interpretada equitativamente, e a Apolice conserva todo o seu vigor.

Estas distincções talvez pareceráõ minuciosas, e impertinentes; porém convem tellas muito em vista, por serem necessaias para se decidirem implicadas questões de Seguro, como se póde extensamente ver nos diversos casos, e Sentenças dos Tribunaes de Londres, que circunstanciadamente propõe Allan Park no Capitulo XVIII.

Ainda que as garantias possaõ ser taõ variadas, quantos saõ os differen-

tes objectos, e circunstancias, de que depende o interesse das partes no contracto do Seguro, como v. g. o número de marinheiros, e peças; a grandeza, qualidade, e força dos Navios, e Embarcações; o ser, ou naõ forrado de cobre, ou ter outras cousas, que contribuem para segurança, e brevidade das viagens, com tudo, aqui faremos mençaõ taõ sómente das principaes especies de garantias, que se podem reduzir a tres classes, cujas regras saõ applicaveis a todas as garantias sobre quaesquer outros objectos; e vem a ser: 1.º A garantia do tempo: 2º A garantia de Comboy: 3.º A garantia de neutralidade.

CAPITULO XV.

Da garantia do tempo.

EM algumas viagens, (1) o tempo em que devem começar os riscos, he huma circunstancia muito essencial; pois que em todos os paizes ha certas estações proprias para a navegaçaõ, e outras em que esta he mais perigosa, como no invento, ou pelos ventos periodicos, e monções, que costumaõ reinar em certa parte do anno, e variedade de outras causas. Além disto, grande parte dos Seguros he feita depois que o Proprietario, ou Consignatario do Navio, e carga começa a recear sobre a sorte da navegaçaõ, pela tardança do mesmo Navio, segundo os avisos: e á proporçaõ da demora real, ou imaginaria, cresce a idéa do risco. Por tanto, he desnecessario accrescentar cousa alguma para demonstrar a importancia, e a necessidade do cumprimento da garantia relativa ao tempo da sahida dos Navios, ou Embarcações, e principio dos riscos, sendo evidente, que os Seguradores muitas vezes, em consideraçaõ de taes garantias, calculaõ os seus interesses, e se resolvem em consequencia ou a recusar o Seguro, ou a estipular premio equivalente. (2)

He porém de notar, que a necessidade do cumprimento da garantia de tempo, naõ deriva taõ sómente da connexaõ que ella tem com o interesse dos Seguradores, e com o motivo da sua determinaçaõ em assignarem a Apolice; resulta tambem do principio assima estabelecido, de se tirar o arbitrario ás decisões dos Juizes, e excluir-se toda a materia de disputas causidicas, taõ contrarias á boa fé do Commercio: o que, se fosse admittido nos Tribunaes, faria extremamente difficultosos os Seguros, pelo justo receio das cavilações do foro. Por tanto, he necessario ter em regra a necessidade de hu-

(1) Park. Cap. 18. pag. 425. e seg. Roccus Not. 38. Millar pag. 468.
(2) Vid. Park. Cap. 18. pag. 329. *infra.*

huma pontual verificaçaõ do dia especificado na Apolice; porque se se désse latitude, ou indulgencia de hum só dia, naõ haveria razaõ, por que se naõ extendesse a huma semana, a hum mez, etc. pois nunca faltaõ pretextos, e ainda razões plausiveis, para se excusarem os factos, ainda os mais obliquos, explicando-os cada interessado ao som do seu desejo.

Em conformidade a este principio, quando, segundo já assima se notou, o Navio he detido no porto, ainda por boas razões, e por força maior, se naõ pudesse resistir, como v. g. por falta de carga, por necessidade de reparo, por tempestade, perigo evidente de inimigo, ou por embargo do Soberano, Governador, ou qualquer outro, que exerce poder, seja ou naõ o embargo justo, e necessario, nestes e em outros acontecimentos analogos, e Segurador fica descarregado da responsabilidade em casos de perda subsequente ao referido dia, que havia sido designado na Apolice, como a época da partida, ou como o principio dos riscos, ou como o tempo em que o Navio se achava no porto sem perigo, segundo a qualidade da garantia.

Nem deve obstar, que o Segurado seja innocente na demora da sahida do Navio, e que antes a seu pezar, e com prejuizo grave, solfresse o detrimento occasionado por semelhante successo; porque todas estas razões só convencem que elle naõ fora, por seu facto, a causa da quebra da garantia; porém, quanto ao effeito da obrigaçaõ, he indifferente ao direito do Segurador examinar os motivos da demora do Navio no porto, além do dia perfixo na Apolice; porque saõ factos que lhe saõ absolutamente estranhos, e de nenhum modo imputaveis; e por tanto, naõ póde ser constrangido a verificar da sua parte o pagamento da perda, que elle só prometteo nos precisos termos das condições garantidas pelo Segurado: e como este naõ póde ser obrigado a mais do que se empenhou a verificar, seria injusto que o Segurador o fosse além das circunstancias, affiançadas pelo mesmo Segurado, assim o exigindo a reciprocidade do contracto.

Esta regra admitte a excepçaõ obvia, quando o Segurador prevenindo a contingencia futura dos ditos obstaculos, ou força maior, impedisse a sahida do Navio, expressamente estipulasse na Apolice, que continuaria a subsistir o Seguro, ainda no caso que o Navio por algum incidente naõ sahisse no dia perfixo.

Alguns Segurados muito judiciosamente tomaõ esta precauçaõ, declarando nas Apolices, que garantem a sahida em dia certo, ou antes de hum certo dia, livre de captura, e de todas as restricções, embargos, detenções de Rei, Principes, ou outras pessoas de qualquer Naçaõ, e qualidade que forem.

Ainda que a demora dos Navios muitas vezes resulte da negligencia, ou ainda da malicia do Capitaõ, e marinheiros, com tudo, neste mesmo caso os Seguradores tambem saõ desobrigados, naõ sahindo o Navio no dia garantido. (1)

(1) O Sabio Jurisconsulto Italiano Roccus cita nesta parte a observaçaõ do nosso Jurisconsulto

Se a garantia he de sahir depois de hum dia especifico, v. g. que o Navio sahirá depois de 15 de Março, se elle sahe antes, a Apolice he igualmente invigorosa, e nulla, como no primeiro caso; pois se verifica o haver-se apartado dos precisos termos, e pontual execuçaõ da mesma garantia.

Se a viagem he começada em boa fé, estando o Navio carregado, e prompto com os despachos necessarios para seguir a viagem segurada, acontecendo pôr-se algum embargo á sahida, depois de levantar se a ancora, e fazer-se o Navio á véla; como em tal caso se considera principiada a viagem, os Seguradores estaõ obrigados aos accidentes que sobrevierem, hum momento que seja depois; porque o Segurado tem mostrado cumprida da sua parte a garantia; e os riscos, e infortunios posteriores ao principio da viagem já pertencem aos Seguradores pelas clausulas da Apolice.

Quando se faz a garantia de sahir o Navio em hum dia determinado, ou antes delle, se na verdade no tempo designado partio do porto da carga com sua completa carregaçaõ, provisões, e despachos, se indo a algum outro porto no mesmo continente, ou Ilha, taõ sómente com designio de procurar Comboy, tendo em vista proceder, por este modo, mais seguramente ao seu destino, sendo o porto do Comboy o lugar commum do ajuntamento, e ponto de reuniaõ, ou *rendezvous* dos Navios, que pertendem protecçaõ, como he a Bahia de *Bluefields* na Jamaica, *Spithead*, ou *Duns* em Inglaterra; se aliàs este Comboy he certo, e se acha alli prompto por ordem do Governo, ou de pessoa competentemente authorizada; em tal caso, ainda que no mesmo porto do Comboy se puzesse depois embargo para naõ sahirem os Navios, sempre o Segurador ficaria responsavel por qualquer damno, visto verificar-se, que o Segurado havia cumprido da sua parte a garantia do tempo, tendo effectivamente sahido o Navio no dia designado na Apolice. Nem se póde considerar haver-se commettido o que se diz *deviaçaõ*, ou mudança de derrota, por ter-se ido alli procurar Comboy; pois sendo este certo, existe, e do interesse do proprio Segurador deve-se julgar, que em se tocar a semelhante porto para aquelle fim, fora escolhido o mais seguro, e direito caminho de chegar-se a salvamento ao lugar do destino.

O que muito mais procede, se o uso das viagens do porto da carga authorizada o poder o mesmo Navio tocar a alguns outros portos, com tanto que o Capitaõ delle comece a viagem em boa fé, sem ter a esse tempo receio de embargo, ou de qualqner outra restricçaõ, e demora, e sempre com o designio de seguir, sem interrupçaõ, a viagem na sua direita derrota ao porto do destino. E como em tal caso a garantia versa sobre o facto antecedente ao embargo, vem ella a verificar-se, logo que se principiou a viagem, sahindo o Navio do porto da carga, prompto com os devidos despachos;

Portuguez *Santerna*, que exclama contra os Mestres dos Navios, e Marinheiros, que não sahindo para viagem em tempo, causaõ irreparavel perjuizo aos Proprietarios, *quando detinentur in portu a mulierculis et dulcedine vini.*

chos ; e por isso os damnos procedidos do embargo, ou de outro accidente, sobrevindo contra a intençaõ, e expectaçaõ do Segurado, saõ justamente a cargo do Segurador.

Isto porém naõ teria lugar, se o Navio fosse conduzido a outro porto para algum differente interesse, ou negocio, ou se tivesse sahido no designio de esperar hum Comboy, que ainda naõ fosse chegado, ou naõ estivesse prompto, ou ao menos annunciado pelo Governo, e com tudo ahi se demorasse por muito tempo a esperallo ; pois he evidente que nestes casos os riscos do Segurador podiaõ entretanto crescer ; e aquella demora, e interrupçaõ da viagem degenerar em seu perjuizo, contra a evidente intençaõ, e vontade que tinha ao tempo da assignatura da Apolice.

Alguns excitaõ questaõ, se em hum porto tal como o de Londres, reputa-se principiar a viagem logo que o Navio levanta ancora no Thamise, e se faz á véla, estando completamente carregado, e com todos os despachos devidos ; ou se he necessario que o mesmo Navio tenha chegado a *Grávesend*, e dahi sahido para a viagem destinada, visto que este lugar he considerado como o limite do porto de Londres. Esta questaõ he connexa com a garantia do tempo ; porém ainda se acha indecisa nos Tribunaes de Inglaterra. (1)

Do exposto he claro, que a garantia do tempo he muito perigosa aos Segurados ; pois ainda naõ procedendo de sua parte a quebra, ou preteriçaõ da garantia, que póde unicamente derivar-se de facto alheio, ou de outro infortunio, vem com tudo elles a perder todo o beneficio da sua Apolice. Pelo que, importa lhes ter grande cautéla a este respeito, e prevenirem nas Apolices, com clausula oxpressa, a contingencia de que, naõ partindo o Navio no tempo garantido, subsistirá com tudo o Seguro, mediante maior premio, conforme se considerar importante a differença do dia, ou mez.

C A-

(1) Park. Cap. 18. pag. 338.

CAPITULO XVI.

Da Garantia de Comboy.

A SEGUNDA especie de garantia, que frequentemente occorre nos Seguros, he a de sahir o Navio em Comboy. (1) Esta garantia foi introduzida a beneficio dos Seguradores em tempo de guerra, para se porem a abrigo do extraordinario risco de prezas do inimigo da Naçaõ, a que pertence a propriedade segurada. Este risco vem a ser incomparavelmente maior que qualquer outro perigo maritimo; tanto mais, que muitas vezes o Capitaõ do Navio, quando navega sem Comboy, no continuo receio de encontrar o inimigo, se aparta dos rumos ordinarios, e esta prudencia timorata frequentemente o expõe a cahir no perigo que pertendia evitar. (1)

Considerando-se a importancia do Comboy aos interesses do Segurador, he clara a justiça com que se julga inválida a Apolice, e se desonera o mesmo Segurador de responder por qualquer perda, quando, no caso da garantia do Comboy na Apolice, o Segurado naõ mostra cumprida huma condiçaõ taõ substancial. A falta de Comboy faz crescer excessivamente os riscos da navegaçaõ, principalmente em tempo de guerra; e podem estes chegar a tal ponto, que os Seguradores ou exigiriaõ muito alto premio pelo perigo de preza, ou totalmente recusariaõ o Seguro. Consequentemente todas as Naçöes maritimas tem uniformemente adoptado a doutrina, que a garantia do Comboy deve ser estreita, e litteralmente cumprida, sob pena de nullidade do Seguro, ainda que esta naõ seja expressamente declarada na Apolice, tal sendo o objecto, e presumida intençaõ das partes. (3)

Toda a questaõ pois se reduz a saber o que se entende por Comboy, e até que ponto se extende a garantia de Comboy, quanto aos effeitos do contracto do Seguro.

O Comboy se considera hum rigoroso, e muito importante serviço público, destinado á protecçaõ da Marinha mercante; e por tante naõ se entende ser huma Náo, ou Embarcaçaõ de guerra, ou ainda qualquer força maior, cujo Commandante Nacional, ou Estrangeiro, por seu arbitrio, imprevisto encontro, ou outra circunstancia simplesmente casual, toma debaixo da sua protecçaõ hum, ou mais Navios, ou Embarcações mercantes, para os conduzir em toda, ou em parte da viagem até ao porto do destino, ou

(1) Wesket verb. *Convoy.* Park Cap. 18. pag. 338. e seg. Millar pag. 477. e seg. *post lethwaits Dict.* verb. *Convoy.* Emerigon Cap. 6. Sec. 4. Cap. 12. Sec. 18.

(2) *Cum plus in metuendo mali sit, quam in ipso illo quod timetur.* Cic. *Ep. famil.* Lib. 2. Cap. 4.

(3) *Quod agitur, pro cauto habendum est, etc.*

ou lugar da segurança; nem a garantia de Comboy se julga verificada, e satisfeita pelo Segurado nos termos da Apolice por hum Comboy desta natureza.

Para este effeito só se reputa Comboy, verdadeiramente tal, qualquer força Naval, que está debaixo do commando de pessoa nomeada pelo Governo, ou seus Vice-gerentes, ou pelo Almirante em chefe de alguma Esquadra destinada, por Ordem, ou Edital público, para conduzir constantemente, debaixo de sua guarda, direcçaõ, e defeza Navios mercantes do porto da carga ao porto do destino, ou até o lugar perfixo pelo costume, ou pela determinaçaõ particular de quem tiver authoridade de legitima, e que parecer sufficiente, segundo as circunstancias, e exigencia do caso.

O ser aquella força composta de mais, ou de menos Navios, ou Embarcações de guerra, he cousa indifferente á natureza do Comboy, e á subsistencia do Seguro; com tanto que ella seja nomeada por authoridade competente; porque se deve suppôr, que o Governo, e os que tem delle as Ordens, e Instrucções para os projectos Navaes, e Militares, saõ os que podem ser bem informados dos disignios, e forças do inimigo, e que gráo tambem de força seja sufficiente para repellir os seus ataques, e dar effectiva protecçaõ ao Commercio Nacional.

Se o Governo concede Comboy especifico, isto he, huma força Naval, composta de certo número de vassos, e isto conste por Edital, ou alguma outra maneira pública, e authentica; se depois da assignatura das Apolices naõ se verifica este Comboy, ou se dá hum de menor força, por qualquer motivo que seja; ou se estando prompta a Esquadra total, como havia sido determinado, o Commandante destaca parte das Embarcações della, para proteger a força mercante, ou alguns Navios da mesma, segurados com a garantia do Comboy, he questaõ, se perdendo-se estes, sendo aprezados pelo inimigo, ou soffrendo outro damno, ficaõ osSeguradores logo isentos da responsabilidade, por naõ terem aquelles Navios sido escoltados por toda a força Naval primeiramente destinada. Parece que sim, attendida a razaõ, que os Seguradores só se obrigáraõ, na consideraçaõ de hum Comboy especifico, e precisamente aquelle que fazia a esperança da Praça, e o apoio das especulações dos Negociantes, e que o Governo promettêra, e julgára necessario, para dar huma protecçaõ efficaz, e naõ illusoria á Marinha mercante. Por isso, em taes circunstancias, os Segurados obraráõ prudencialmente, se se precaverem em tempo com a refórma da Apolice, para segurarem os seus interesses.

Quando porém o Governo promette Comboy indefinido, isto he, sem especificar a sua força, as Apolices com a garantia de Comboy subsistem, qualquer que for o que o mesmo Governo, ou seus Vice-gerentes, finalmente ordenarem; pois todos os Seguros debaixo daquella garantia se entendem feitos com referencia á futura determinaçaõ dos que tem direito de prover no caso.

Nas Apolices Inglezas usa-se de variedade de frases na expressaõ desta es-

especie de garantia, como saõ: *Waranted*, *ou garantido*, *com Comboy*, *sahir com Comboy*, *partir com Comboy*, *navegar com Comboy*, *ajustar-se ao Comboy*, *Comboy para viagem*, *Comboy para toda a viagem*, *com Comboy para a viagem até á chegada*, *e outras semelhantes*. Mas, segundo a geral intelligencia dos Negociantes, e Tribunaes, estas frases saõ perfeitamente synonymas, isto he, significaõ substancialmente, que o Comboy escoltará os Navios até ao lugar do seu destino.

Mas se na Apolice se encontrar alguma outra clausula escrita, que expressamente modifique, ou restrinja a generalidade desta interpretaçaõ, ella he a que deve decidir do direito das partes.

Por via de regra, a originaria intençaõ das partes nas referidas clausulas he, que o Navio segurado naõ só haja de sahia do mesmo lugar, e no mesmo tempo que o Comboy, mas tambem que por elle seja protegido, durante toda a viagem até ao porto da descarga, continuando sem já mais desvairar da sua companhia, debaixo das ordens dos respectivo Commandante, de quem haja recebido o roteiro, ou Regimento, isto he, o Directorio da viagem, ou Carta de instrucções. Pelo que, a naõ se limitar precisamente a duraçaõ do Comboy, ou por declaraçaõ expressa na Apolice, ou pelo costume da Praça, ou por ordem pública do Governo, anterior ao Seguro, qualquer Comboy parcial seria insufficiente; e a garantia do Comboy viria a ser illusoria; sendo impossivel de outro modo o fixar-se a linha, e altura da viagem, até onde se devesse considerar preenchida semelhante condiçaõ. A suppôr-se, e admittir-se o contrario, he evidente que se authorizariaõ enormes fraudes; pois o Navio poderia sahir do porto com Comboy, continuar algumas horas, ou dias, e depois navegar sem elle em prejuizo do Segurador, ficando este exposto a maiores riscos, que aliàs positivamente excluio, quando se sujeitou ao Seguro, havendo cuberto os seus interesses com a salva guarda de tal garantia.

Póde-se fazer a garantia do Comboy com a clausula de que este principiará de hum lugar determinado até outro tambem certo. Póde-se igualmente declarar na Apolice, que o Comboy seja qualquer Navio de guerra, ou Esquadra Nacional, ou Estrangeira, que o Navio segurado haja de procurar no lugar da sahida, ou casualmente encontrar em qualquer parte da viagem, ou porto a que arribe. Neste caso aquella garantia se ha por verificada com o Comboy parcial; pois a vontade das partes, e seu especial ajuste, he a que dá a Lei ao contracto.

Destes principios fundamentaes se deduzem as consequencias seguintes.

1. Se havendo opportunidade de Comboy nomeado pelo Governo, depois de feitos os signaes para se ajuntarem os Navios mercantes, e se fizerem á véla, em lugar, e dia determinado, o Navio segurado com garantia de Comboy deixa de sahir por negligencia, ou demora do Capitaõ, Equipagem, ou de outras pessoas, a Apolice immediatamente caduca, ainda que o Navio se incorpore depois ao Comboy.

2. Mas se o Capitaõ, e Equipagem, fazendo-se á véla o Navio por obe-

de-

decer aos sinaes, empregáraõ toda a possivel diligencia por executarem as ordens do Commandante de se ajuntarem ao Comboy, e por accidentes imprevistos de ventos, tempestades, correntezas, nevoeiros, ou outro caso fatal, de força maior, e irresistivel, se naõ póde conseguir a incorporaçaõ destinada, e depois o Navio sinistrou em alguma maneira, os Seguradores saõ responsaveis.

3. Se o Navio segurado com garantia de Comboy ou se anticipou arbitrariamente a sahir sem elle, contra as ordens dos legitimos superiores; ou se depois de partir com assistencia, e direcçaõ de Comboy, se apartou delle deliberadamente, e seguio viagem á discripçaõ de quem o conduz, a Apolice ficou sem effeito.

4. Se porém partindo o Navio em Comboy no tempo, e lugar conveniente, no constante designio de se conservar debaixo da sua protecçaõ, separa se delle por algum tufaõ, tempestade, ou outro accidente, e força invencivel, o Segurador responde pelos damnos; porque a clausula de fazer a viagem em Comboy, naõ significa o dever o Navio absolutamente continuar na companhia do mesmo, em todos os pontos da linha da sua derrota, seja sso, ou naõ dependente da vontade do Segurado, e do Capitaõ do Navio; huma vez que levantou ancora em tempo, e lugar opportuno; pois seria o cumulo da injustiça, excesso de crueldade, e accumular-se desgraça sobre desgraça, pertender-se, que depois de cumprir o Segurado da sua parte com a garantia promettida, principiando a viagem no designio de se unir ao Comboy, sendo o Navio apartado delle por violencia dos elementos, soffresse com tudo o infortunio de ser privado daquella indemnidade, que aliàs tinha procurado com tanta precauçaõ, e desvelo, offerecendo aos Seguradores adequado premio. He porém de notar, que neste caso o Capitaõ do Navio, terminada que seja a tempestada, ou o accidente que fez perder de vista o Comboy, deve fazer todos os racionaveis esforços por se ajuntar a elle, e naõ desistir senaõ com conselho dos seus Officiaes, e depois do reconhecida a inutilidade, ou perigo de ulteriores diligencias, aliàs o Segurador fica desobrigado. (1)

5. O mesmo, por identidade de razaõ, deve ter lugar, quando a Esquadra, ou qualquer força armada, que escolta os Navios, cahe em outra de inimigos, e he obrigada a empenhar-se em combate. Se alguns nesta occasiaõ desvairaõ, para evitar o imminente perigo de preza, e depois soffrem algum sinistro, a Apolice persevera no primitivo estado.

6. Se o Governo naõ costuma dar Comboy a Navios para toda a viagem; mas sim de porto a porto, ou até certa altura, donde he livre aos mesmos Navios separarem-se, e he conforme á pratica dos Commerciantes considerar-se por sufficiente este Comboy, senaõ houve outro extraordinario no mesmo porto para viagem inteira, o Navio que se aproveitou do Comboy usual, reputa-se haver cumprido a garantia de Comboy; e os Seguradores, em ca-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 18. pag. 443.

so de sinistro, acontecido depois da reparaçaõ, naõ póde recusar a indemnidade com o pretexto de *deviaçaõ*, e insufficiencia de Comboy; pois em tal caso justamente se presume, que as partes contratáraõ, tendo em vista o Comboy do costume; e por consequencia, que nem o Segurado podia prometter, nem o Segurador esperar outro Comboy diverso daquelle, que a geral prática tem regularmente destinado.

7. Se a força armada, que deve dar Comboy aos Navios mercantes, costuma ancorar, e estacionar-se em lugar differente do porto da sahida dos mesmos, como a Bahia de *Bulfields*, na Ilha da Jamaica, *Downs*, e *Spithead* a respeito do Tamise, e portos adjacentes de Inglaterra; se o Navio segurado com clausula de Comboy se fizesse á véla, partindo do porto da carga no designio de procurar, e ajuntar-se ao Comboy naquelle outro porto do geral *rendezvous*, ou ponto de reuniaõ de todos que devem sahir escoltados, julga-se immediatamente começada a viagem a risco dos Seguradores; e todo o accidente que sobrevier, he a cargo destes, segundo os usos, e costumes do Commercio, que em controversias mercantis saõ de toda a força, quando naõ se oppõem á razaõ, ou á Lei.

Até que distancia possa o Navio apartar-se do Comboy, sem se perder a efficacia desta garantia, he questaõ, que só se póde decidir pelo Regimento, ou Carta directorial, que os Capitães dos Navios tenhaõ recebido do Commandante do Comboy. O senso commum dicta, que todo o Navio escoltado deve navegar na maior vizinhança possivel da força armada, que o protege; de sorte, que já mais o perca de vista, nem se impossibilite a divisar os sinaes que se fizerem, ou se difficulte o receber assistencia com occasiaõ de perigo.

A' garantia de Comboy póde unir-se na mesma Apolice á garantia de tempo. Como porém em algumas circunstancias a demora do Comboy faz perder a occasiaõ de sahida no dia determinado, e muitas vezes ha incerteza do mesmo Comboy, ou da época da sua sahida, he prudencia acautelar-se na Apolice esta difficuldade, estipulando o Segurado o ficar subsistente o Seguro, naõ obstante faltar-se a qualquer das ditas garantias, ou a huma, e outra simultaneamente, seja qual for o motivo, ajustando-se com o Segurador sobre a quota do premio, tanto para o caso da permanencia, como da dissoluçaõ da garantia; pois variando por este modo os riscos, justo he que o premio se augmente, ou diminua na mesma proporçaõ.

Em Inglaterra tambem se usa estipular o retorno do premio, quando na Apolice ha a clausula: *With Convoy for the voyage, and arrive*, com Comboy para a viagem, e chegue. Nesta especie de garantia o Segurado inteiramente remove do Segurador o risco de preza; e por isso tem direito de requerer, e fazer-se-lhe o Seguro por menor premio, no caso de chegar o Navio a salvamento ao porto do destino, ficando em consequencia o Segurador obrigado a retornar, ou abater-lhe parte do premio correspondente á taxa proporcional, pela qual se tenha avaliado o perigo da guerra.

Ainda que na Apolice naõ tenha estipulado a garantia de Comboy, com

(1) com tudo, se o Capitaõ do Navio, racionavelmente temendo os riscos de preza, procura algum lugar, ou porto, onde haja Comboy, para seguir o seu destino, debaixo de protecçaõ do mesmo, e for por isso obrigado a pagar alguma cousa, tal despeza, como benefica aos Seguradores, e Interessados no casco, e carga do Navio, reputa-se avaria grossa, e deve ser por elles satisfeita proporcionalmente.

O Capitaõ, que voluntariamente se aparta do Comboy, deve ser punido, como infractor das ordens do Governo, e he responsavel além disto aos Interessados por todas as perdas, e damnos. Alguns Capitães costumaõ praticar esta fraude de colloio com os Proprietarios do casco, e carga, a fim de poderem chegar mais depressa ao lugar do destino, e fazerem avantajosas vendas dos effeitos, livrando-se da concurrencia dos outros, escoltados pelo mesmo Comboy. Contra esta industria, contraria á fé pública, refere Emerigon (2) huma ordem dada pelo Ministro da Marinha de França aos Governadores Generaes, e Commandantes particulares das respectivas Colonias, para prohibirem que os Capitães, que se tiverem adiantado á chegada do Comboy, naõ possaõ vender as suas carregações, senaõ depois que a frota inteira houver entrado no porto. Esta providencia he racionavel; salvo no caso de urgente necessidade dos habitantes do mesmo porto; porém o facto, e castigo do Capitaõ naõ exime da responsabilidade aos Seguradores, se se tiverem na Apolice encarregado da barataria do Patraõ.

CAPITULO XVII.

Da Garantia de Neutralidade.

A TERCEIRA especie de garantia he a de neutralidade, pela qual o Segurado affirma, que o Navio, e sua carga he propriedade neutral. Ella he muito usada no tempo de guerra; e a formula nas Apolices Inglezas he, *Warranted neutral ship, and neutral property*. Por esta garantia, o Segurado remove o Segurador os riscos a que este ficaria exposto, se a materia do Seguro fosse propriedade inimiga. Tal garantia, ou condiçaõ expressa na Apolice, he muito differente das duas que se deixaõ explicadas: se ella naõ he cumprida, o contracto naõ caduca meramente pela quebra da garantia; mas he absolutamente nullo desde o seu principio, pela fraude que radicalmente viciou a Apolice em consequencia do proprio facto do Segurado; pois affirmando ser o Navio neutral, e conseguindo com isto o Seguro, se acha de-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 41. §. 7.
(2) Emerig. Cap. 12. Sec. 52.

depois ter, por meio de huma falsidade, pertendido indemnizaçaõ da perda, á que elle só deo causa.

Naõ he assim nas duas antecedentes especies de garantias; porque, quanto á do Comboy, ella póde naõ ser cumprida sem culpa do Segurado; pois que a verificaçaõ de tal condiçaõ depende de factos de outros homens, e com tudo elle soffre o prejuizo, perdendo o beneficio do seu contracto. Tambem a garantia do tempo póde naõ ser satisfeita, sem com tudo intervir falta do Segurado; porque esta he huma circunstancia, cuja execuçaõ depende de mil accidentes, como o tempo, ventos contrarios, reparos do Navio, falta de carga, negligencia, ou fraude do Capitaõ, e Equipagem, etc. Porém na garantia da neutralidade o Segurado ao tempo do Seguro bem póde, ou deve saber se o Navio, ou carga segurada, he neutral; e se elle assevera que o he, naõ o sendo, convence-se de culpado de falsidade deliberada, e incorre em torpeza moral; e por isso o contracto he a todos os respeitos originariamente nullo.

Do que se deduz, que posto naõ acontecesse a perda por causa da declaraçaõ de ser o Navio, e carga natural, mas sim por tempestade, ou outro accidente, com tudo, milita ainda mais forçosamente a mesma razaõ, do que na quebra das outras especies de garantias, quanto para o effeito de desobrigar os Seguradores; porque pela falsidade, e fraude naõ se póde considerar que houvesse, ou subsistisse o contracto.

He porém de advertir, que para se pertender cumprir esta garantia, basta que o Navio seja neutral ao tempo em que começaõ os riscos; porque seria iniquo imputarem-se ao Segurado as consequencias da guerra, que se rompe durante a viagem, tendo aliàs feito o seu Seguro em boa fé, e naõ havendo o Segurador exigido delle antes da assignatura da Apolice, que garantisse tambem o continuar o Navio sempre neutral em todo o curso da viagem segurada. O seguinte caso bastará para explicar a presente regra.

O Navio Hollandez *Yonge Herman*, e sua carga, foi seguro em Londres do Oriente a Rotterdaõ em 28 de Novembro 1780, *garantido Navio neutral, e propriedade neutral*. Este Navio foi aprezado por Embarcaçaõ de guerra Ingleza no curso da sua viagem a 25 de Dezembro daquelle anno, tempo em que já haviaõ começado as hostilidades entre Inglaterra, e Hollanda, succésso acontecido a 20 do mesmo mez. Os Seguradores sendo demandados para o pagamento do Seguro, recusáraõ a indemnizaçaõ, com o pretexto de naõ cumprimento da garantia da neutralidade. O Segurado provou, que o dito Navio, e carga era verdadeiramente propriedade Hollandeza, ainda neutral ao tempo em que o mesmo Navio sahira do porto do Oriente para o de Rotterdam. O Lord Menfield, que presidio a este Juizo, decidio contra os Seguradores, fundando-se em que pela garantia de neutralidade, do módo que se achava na Apolice, o Segurado expuzera a verdade, e só affiançára o estado do Navio, e sua carregaçaõ, tal qual era realmente na época do contracto, e ao principio dos riscos; que os Seguradores naõ tendo exigido delle garantia ulterior da continuaçaõ da neutralidade, por todo

o

o curso da viagem, eraõ vistos tomar sobre si todos os successos, e riscos futuros de rompimento de guerra, hostilidades, embargos, etc. que sendo ainda natural o Navio, quando sahira do Oriente, isto bastava para se considerar verificada a garantia, e serem os seguintes hazares maritimos por conta dos Seguradores; bem assim quando garantindo se ser o Navio forte, e bem apparelhado, acontece depois por fortuna de mar o constituir se innavegavel, ou soffrer outro damno, e com tudo o Segurador permanece responsavel.

Como as questões dos Seguradores sobre o naõ cumprimento da garantia de neutralidade, costumaõ excitar-se depois do sinistro da preza, e subsequente condemnaçaõ do Navio, e sua carga, declarando se ser de propriedade inimiga nos Almirantados, ou Consulados da Potencia aprezadora, e muitas vezes taes condemnações saõ injustas, ou pelas decisões arbitrarias dos Juizes, ou pelas ordens, e Regulamentos vexatorios dos respectivos Governos, que mandaõ julgar como boas, e legitimas prezas as que se naõ podiaõ considerar taes pela Lei das Nações, ou Direito das gentes, confiando-se em consequencia Navios, e suas carregações, que aliàs saõ verdadeiramente de propriedade neutral, e naõ pertencendo estas á classe dos bens denominados de contrabando de guerra, he necessario fixar a regra sobre o effeito das Sentenças dos ditos Almirantados, e Consulados, relativamente á desobriga, ou responsabilidade dos Seguradores, nos casos de haver nas Apolices a garantia de neutralidade.

As regras estabelecidas na prática de julgar de Inglaterra, saõ as seguintes. (1)

A sentença de condemnaçaõ de qualquer Tribunal, ou Almirantado estrangeiro, que declara ser boa preza algum Navio, e sua carga, he prova concludente, e authentica de ser huma, e outra cousa propriedade naõ neutral, para o effeito de desobrigar ao Segurador que tomasse o Seguro debaixo da garantia de neutralidade, quando a face da mesma Sentença apparece sem a menor ambiguidade, que este fora o fundamento da condemnaçaõ; e ao mesmo tempo se mostra, que no acto do exame do Navio pelos Aprezadores, ou em tempo idoneo da Reclamaçaõ judicial, naõ se apresentáraõ os documentos legaes, que, segundo a Lei geral das Nações, saõ necessarios para fazer constar ser tal Navio, e o nelle conteudo, propriedade verdadeiramente pertencente a subdito de Potencia neutral, e haver o mesmo Navio sido adquirido por Escrita pública anteriormente á época das hostilidades entre as Nações belligerantes.

Consequentemente permanecem responsaveis os mesmos Seguradores, se a Sentença he escura, ou naõ contem o especifico fundamento de naõ ser o Navio, e sua carga propriedade neutral; ou posto o contenha, he com tudo contradictoria á prova dos autos; ou for proferida em conformidade a alguns Regulamentos da Potencia aprezadora, que aliàs saõ arbitrarios, op-pres-

(1) Park. Cap. 18. pag. 352. Wesket verb. *Almiratty.*

pressivos, e exorbitantes da Lei geral das Nações, e eraõ ignorados por ambas as partes na época do contracto; neste caso, naõ obstante a dita Sentença, considera se verificada a garantia da neutralidade, se o Segurado produz documentos legitimos, donde mostre que os bens seguros eraõ verdadeiramente propriedade neutral, e que no curso da viagem, ou á vista do Aprezador, o Capitaõ do Navio se comportára de modo, que naõ perdesse a sua neutralidade, segundo o Direito das gentes: sendo justo, que provando o Segurado o cumprimento do que asseverára na Apolices, prestem-lhe os Seguradores a indemnidade promettida, sem embargo da condemnaçaõ do Navio, e carga; que em tal caso se convence de notoriamente injusta, e de mera força, cujo damno só póde ser por conta dos mesmos Seguradores, como huma consequencia do sinistro da preza, que sobre si haviaõ tomado, o qual sempre os grava, seja justa, ou injusta, isto he, feita (1) segundo as Leis da guerra, ou contra as mesmas Leis por violencia, e abuso de poder; tanto mais, que por Direito commum, o facto dos Principes, e a injustiça da Sentença dos seus Magistrados, e Tribunaes se consideraõ casos fortuitos, (2) que devem por tanto ser a carga dos Seguradores, pela generalidade das clausulas da Apolice.

Acclarar-se-haõ estas regras com os seguintes exemplos. (3) Fez-se em Londres o Seguro do Navio Toscano *Thetis*, *garantido neutral*, e igualmente a sua carga, consignada a Londres, sendo os Proprietarios residentes em Liorne. Sendo aprezado por hum Corsario Hespanhol, foi em Hespanha condemnado como boa preza, com o fundamento de que o Navio recusára o exame no mar, e resistira, fazendo fogo contra o Corsario. Os Seguradores com o pretexto da Sentença do Tribunal de Hespanha, naõ quizeraõ pagar ao Segurado; porém o Almirantado de Londres decidio contra elles, com o fundamento de que na dita Sentença naõ se julgára ser a propriedade naõ neutral; que a resistencia do Capitaõ em se naõ deixar examinar, e resistir com força, naõ legitimava por isto só a preza, porque semelhante resistencia he hum simples acto de força superior, real, ou presumida do Capitaõ, a que se póde resistir, e vencer por outra opposta; e todo o que vai examinar hum Navio no mar, ou o detem, considera-se por Direito das gentes, fazello por sua conta, e perigo: se ahi acha alguma cousa de contrabando de guerra, ou propriedade inimiga, he justificada a sua conducta, aliàs paga as custas da detençaõ illegitima, como he prática do Almirantado de Londres, quando a parte aggravada o requerer. A preza, e subsequente condemnaçaõ, que he feita por Ordenanças particulares de algumas Potencias belligerantes, que naõ saõ conformes, ou naõ fazem parte da Lei das Nações, entra na generalidade dos riscos da Apolice, que saõ a carga dos Seguradores. Todo aquelle que faz algum Seguro de seus bens, he obrigado taõ

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 18. e 20.

(2) L. 11. ff. *de Evictionibus.* L. 2. §. 9. ff. *Siquis cautionib.* L. 52. §. 18. ff. *pro Socio.*

(3) Parb. Cap. 18. pag. 363.

taõ sómente a consultar as Leis do paiz, donde sahe, e para onde se destina o Navio, a fim de se regular em consequencia, e naõ ás arbitrarias Ordenanças das outras Potencias, posto se achem em guerra, por se dever presumir, que estas se conformaõ á Lei geral das Nações, fundada nos principios eternos de justiça, que dirigem a todo o Mundo, e que devem ligar os Soberanos que detestaõ a barbaridade, ainda nas discordias politicas.

Fez se o Seguro em Londres de hum Navio (1) *garantido Portuguez*: sendo aprezado por hum Corsario Francez, e levado a França, foi ahi condemnado, com o pretexto de ter hum sobre-carga Inglez a bordo. Os Seguradores recusáraõ o pagamento do Seguro, vista a dita condemnaçaõ. O Lord Monfield decidio a favor do Segurado, com o fundamento de que a condemnaçaõ do Navio era apoiada em huma Ordenança em França meramente arbitraria, oppressiva, e opposta á Lei das Nações; que se o Segurado a ignorava, a sua boa fé o defendia; se o Segurador a sabia, devia indagar se havia tal sobre-carga a bordo, e naõ destruir extemporaneamente o contracto válido, quando verdadeiramente se mostrava cumprida a garantia da neutralidade.

O Navio *Rainha de Portugal* foi seguro em Londres, de Lisboa a Bombaim, *garantido Navio Portuguez*; sendo aprezado em Dezembro de 1782 pelos Francezes, debaixo do commando de Mr. de Suffrein, foi condemnado por boa preza em consequencia de hum Regulamento de França, relativo á navegaçaõ dos neutraes, que declara de legitima preza todo o Navio de construcçaõ do inimigo, cuja escritura de venda á neutral naõ tenha data anterior ás hostalidades. Ora tal era o dito Navio, que havia sido construido em Bombaim, e navegava debaixo da Bandeira Ingleza, até 1781, tempo, em que tomou a Bandeira Portugueza. Os Seguradores que disputáraõ o pagamento, foraõ absolvidos no Almirantado de Londres, com o fundamento de que justamente se havia no Almirantado de França decidido, segundo o Direito das gentes; visto que nas expostas circuntancias, os Segurados naõ tinhaõ provado a neutralidade do Navio, e por tanto o contracto era nullo pelo naõ-cumprimento da garantia de neutralidade.

---

(1) Park pag. 372.

FIM DA PARTE SEGUNDA.

PAR-

PARTE III.

DA EXECUÇÃO DO CONTRACTO DO SEGURO.

CAPITULO I.

Das obrigações, Direitos, e Acções do Segurado em execuçaõ da Apolice.

ACONTECENDO o sinistro, ou dissolvida a Apolice *sem fraude*, o Direito Mercantil impõe ao Segurado algumas obrigações a favor dos Seguradores, assim como se lhes dá certos direitos, e acções a bem de seus interesses; a fim de que o Contracto do Seguro, sendo válido na origem, se execute em boa fé, e com satisfaçaõ de justiça de ambas as partes.

A primeira obrigaçaõ do Segurado, depois do sinistro, he tratar da salvaçaõ do Navio, e sua carga, se está em circunstancias de fazello, denunciando, quanto mais depressa, o caso aos Seguradores, a fim de poderem estes providenciar o possivel recobramento, e boa arrecadaçaõ da propriedade sinistrada.

A segunda obrigaçaõ he de se munir dos documentos necessarios á verificaçaõ da perda, e do interesse de que pertende a indemnizaçaõ, apresentando aos Seguradores os mesmos documentos em tempo idoneo.

Aquella denúncia, e esta apresentaçaõ de documentos he igualmente indispensavel no caso do estorno, ou dissoluçaõ d'Apolice *sem fraude do Segurado*, quando este pertende a restricçaõ, e retorno do premio; sendo assim justo, para que os Seguradores fiquem certos de já estarem livres da responsabilidade da respectiva Apolice, e poderem em consequencia tomar as suas medidas nas operações ulteriores de outros seguros, de cujo beneficio seriaõ privados, talvez naõ os acceitando em occasiões favoraveis, e esperançosas, na consideraçaõ de estarem gravados de grande risco, que tinhaõ razaõ de presumir pendente.

Os direitos, e acções do Segurado tendem a compellir os Seguradores á *Prestaçaõ da Indemnidade*, ou caso do sinistro total, ou parcial; e ao *Retorno do Premio*, no caso da dissoluçaõ d'Apolice sem fraude.

Para procedermos com ordem, trataremos: 1.º da *Salvaçaõ*, e suas especies: 2.º da *Prestaçaõ da Indemnidade*: 3.º *Abandono*: 4.º das provas necessarias á execuçaõ d'Apolice depois da perda: 5.º do Retorno

do premio: 6.º das acções competentes aos Seguradores contra os Segurados, e da ordem judicial nas causas de seguros.

CAPITULO II.

Da Salvaçaõ.

S*Alvaçaõ*, em Direito Maritimo, significa em geral o acto, pelo qual o Navio, pessoas, e bens nelle transportados se livraõ e salvaõ da perda total de fogo, naufragio, pirataria, preza, ou outro desastre de fortuna de mar, seja por esforços da propria Equipagem, seja pela concorrencia, actividade, e perigo de quaesquer, que trabalhassem no mesmo ministerio. (1)

Tambem se diz *Salvaçaõ* em sentido mais particular o premio, ou recompensa concedida aos que prestáraõ assistencia, e ajuda para salvar-se o Navio, e sua carga, e pessoas ahi existentes, de qualquer genero de perigo do mar. Os Inglezes chamaõ a este premio *Salvage.*

Salvaçaõ genericamente tomada recebe diversas denominações, segundo o objecto, natureza do caso, e meio, com que se salva, e se obtem, em todo, ou em parte, a propriedade sinistrada: diz-se por tanto *Repreza*, *Resgate*, *Recobramento*, *Reclamaçaõ.*

Repreza, ou *Retomadia* he o acto, pelo qual o Navio, tendo sido aprezado por Inimigos, ou Piratas, he salvo da preza, ou pilhagem, por ser retomado por algum outro Navio Nacional, ou de Potencia Alliada, ou Neutra, que se apoderou do mesmo Navio aprezado, seja por força effectiva, seja por abandono, que á sua vista delle fizesse o Aprezador, por o considerar de maiores forças. Os Francezes chamaõ a este meio de salvaçaõ *Recousse*, e os Inglezes *Recapture*, de que já indicámos alguns principios na Parte I. destes Elementos Cap. 43.

Resgate he a salvaçaõ do Navio aprezado abatida por composiçaõ feita com o Inimigo, ou pirata, assim no mar, como no porto, onde tenha sido conduzida a preza: e se póde definir esta composiçaõ hum contracto de Direito das Gentes, pelo qual, mediando certo preço, ou beneficio para o Aprezador, o Capitaõ do Navio aprezado, ou outra Pessoa interessada, consegue que elle relaxe, e dimitta de si os prizioneiros com o mesmo Navio, e sua carga, reintregando-se tudo no seu antedente estado pelo direito que se diz de *postliminio*, como se o Navio nunca estivesse em poder de Inimigos.

Recubramento, ou *Recuperaçaõ*, ainda que seja hum termo applicavel a

---

(1) Allan Park Cap. 8. Beawes lex Mercatoria pag. 146. Weskett v. *Salvage.*

à todo o genero de cobrança, e reintegraçaõ de posse de alguma cousa, com tudo na materia presente designa especialmente ao acto da salvaçaõ de Navio, no caso de naufragio, varaçaõ, e encalhe; de sorte que pela diligencia, cooperaçaõ, e esforços, dos que prestáraõ soccorro, se chegasse a pòr o mesmo Navio fóra do perigo, ou ao menos a salvar as vidas, e aproveitar-se parte do casco, e carga em estado de algum valor. Os Italianos chamaõ a este acto *Recupero*; os Francezes *Sauvetage*.

Reclamaçaõ he toda a diligencia, ou acçaõ judicial, pela qual o Capitaõ do Navio naufragado, embargado, aprezado, reprezado, confiscado e condemnado, ou os Interessados no casco, e carga procuraõ nos Consulados, ou Almirantados da Naçaõ, ou Potencia, que fez o embargo, preza, repreza, confisca, e condemnaçaõ, que se levante o embargo, ou que se restitua a preza, por ser feita contra o Direito das Gentes, ou que seja retornado o Navio, e sua carga aos Proprietarios, e Interessados, pagando-se o competente premio da salvaçaõ nos casos da repreza, naufragio, etc.

Trataremos de cada hum destes modos de salvaçaõ distinctamente. Principiemos pela Repreza, que he o mais frequente, e o primeiro modo da salvaçaõ do Navio, depois dos sinistros da preza.

Por Direito das Gentes, seja a guerra justa, ou injusta seja declarada, ou de facto, o simples acto da occupaçaõ bellica, e força fysica, pelo qual o Inimigo, ou Pirata se apodera de algum Navio, supposto naõ decida por si só da legitimidade da preza, nem constitua irrevocavelmente perdido o dominio do respectivo Proprietario do caso, e carga; com tudo, he o que basta, para que o Reprezador adquira, pela Repreza, Recaptura, ou Retomadia, hum direito certo sobre a propriedade reprezada, ou para assenhorear se della absolutamente, como de cousa já pertencente ao Inimigo, ou para exigir huma recompensa proporcional ao trabalho, e perigo da repreza, a titulo de *Salvaçaõ*. (1)

Qual porém seja esse tempo, além do qual o Reprezador possa fazer seu o Navio, e carga reprezada, naõ se acha assentado por uniforme Lei das Nações da Europa; e os Escritores, que tratáraõ do Direito de Guerra variaõ de pareceres, e a sua authoridade, posto que respeitavel, he incompetente em negocio desta natureza; e cada Potencia Maritima tem sobre isso sua legislaçaõ particular, em que frequentemente mais se consulta a força, e animosidade Nacional, do que a justiça, e a humanidade.

Já na I. Parte destes elementos Cap. 41. e 43. indicámos o Direito de França, e Inglaterra a este respeito. Pelas Ord. de Mar. de França Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 8. sendo reprezado algum Navio por Corsario Francez, tendo estado 24 horas em mãos do Inimigo, he havido por boa preza; e sendo reprezado antes das mesmas 24 horas, deve ser restituido aos Proprietarios do casco, e carga, pagando estes hum terço do respectivo valor,

(1) Emerigon. Cap. 12. Sec. 23.

lor, que se considera o premio da salvaçaõ. (1) Sendo porém a repreza feita por Embarcaçaõ de guerra da Coroa, qualquer que fosse o tempo, em que estivesse em poder dos Inimigos, he restituido o Navio, e o nelle conteudo aos originarios senhorios, pagando estes *razoada gratificaçaõ* a beneficio da Equipagem, conforme o arbitrio do Almirantado. Assim foi determinado por huma Declaraçaõ Real, que transcreve Emerigon Cap. 12. Sec. 23, e que he fundada em rigorosa justiça; porque semelhante repreza naõ sendo feita por especulaçaõ mercantil, dispendio, e risco dos Armadores particulares, munidos de Commissaõ pública, ou *Cartas de Marca*, mas sim por força de hum dever, e serviço público, naõ póde dar ao Soberano direito compativel com a dignidade suprema de se appropriar dos bens de seus subditos, espoliados pelos inimigos do Estado, tirando proveito da calamidade daquelles, cujas pessoas, e fortunas he obrigado a proteger.

Em Inglaterra pelo ultimo Acto de Preza do anno 33 do actual Reinado de George III. Cap. 66. tratando-se das reprezas de Navios, e suas carregações, pertencentes aos subditos da Gram Bretanha, e Irlanda, he determinado, que sejaõ restituidos os mesmos Navios, e suas carregações aos originarios Proprietarios, qualquer que fosse o tempo que estivesse a preza em poder dos inimigos, pagando-se a oitava parte do respectivo valor a titulo de salvaçaõ (*Salvage*), a beneficio da Equipagem do Reprezador, sendo repreza feita por Embarcaçaõ de guerra da Coroa; e a sexta parte, sendo feita por Corsario da Naçaõ. Do que se patentea, que o Governo Britanico admitte em todo o tempo, em materia de preza, o direito de *posliminio*, naõ considerando já mais alterada a originaria propriedade por causa da mesma preza, ficando os Proprietarios unicamente gravados com o encargo de satisfazerem aos Reprezadores aquelle premio, que o Estatuto prefixa, e que he comparativamente com o de França o mais equitativo, e modico; bem entendido, que este premio se deduz precipuo, e independente das despezas indespensaveis da Reclamaçaõ do Navio no Almirantado.

A justiça, e necessidade de se pagarem as despezas da salvaçaõ do Navio, e sua carga, e ainda de se conceder alguma gratificaçaõ excedente ao valor das mesmas despezas, he de si evidente, naõ só no caso da repreza, mas tambem em qualquer outro, em que se livra o Navio da ruina total; pois naõ póde haver cousa mais racionavel, do que o conceder-se huma recompensa áquelle, que, por seu trabalho, e risco da propria vida recobrou a propriedade alheia, tiranndo-a do poder do inimigo, ou de perigo de submersaõ, naufragio, ou perda de igual consequencia. Por esta causa todos os Estados Maritimos, desde as antiquissimas Leis de *Rhodes*, e depois as de *Oleron*, tem feito Regulamentos para fixarem o preço da *Salvaçaõ* em alguns casos, deixando-o em outros ao arbitrio do Juiz, conforme as particulares circunstancias que devaõ motivar hum premio proporcional ao trabalho, e perigo.

No

(1) Vid. Velin Cõm. ao dito Artigo 8. 9. e 10. Vide as novas Determinações do Reinado de Luiz XVI. na Encycloped. method. Art. *Armateur*, *Corsaire*, e lugares parallelos.

No nosso Reino adoptou-se substancialmente nesta materia a Legislaçaõ de Inglaterra, que já apontámos, e que mais extensamente se póde ver no Alvará de 9 de Maio de 1797, que veio ampliar, e corrigir o antigo Regimento das prezas. Vide Appendix a este Capitulo.

He de notar, que na Legislaçaõ indicada, tanto em Inglaterra, como nestes Reinos de Portugal, só se considerou o caso da preza de Navio Nacional feito por Corsario, ou Embarcaçaõ de guerra da mesma Naçaõ; mas omittio-se o caso, quando ella he feita por Corsario, ou Embarcaçaõ de guerra de Potencia Alliada. He verdade que o Soberano de cada Paiz naõ póde estender a sua Legislaçaõ além do seu territorio, nem prescrever regras de conducta aos Estados independentes. Com tudo por identidade de razaõ, ou ao menos por huma analogia bem racional, o mesmo direito he natural e reciprocamente applicavel a respeito das reprezas feitas pelos Alliados, e Auxiliares, visto fazerem causa commum, e serem consequencia os respectivos direitos, e interesses de certo modo identificados, segundo a profunda doutrina de Watel, Author Capital em materia de Direito das Gentes. Liv. 3. Cap. 14. As Ord. de Mar. de França Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas*, e Tit. 10. se conformáraõ particularmente a esta doutrina, ibi: „ Os Na„ vios, e effeitos de nossos *Vassallos*, ou *Alliados* restaurados *do poder de* „ *piratas*, e reclamados em hum anno, e dia da declaraçaõ, que disso se „ fizer ao Almirantado, seraõ restituidos aos Proprietarios, pagando estes „ hum terço do valor do Navio, e mercadorias pelas despezas da retomadia.„

Pelo que he de esperar da Dignidade do Governo Britanico, e sua estreita Alliança, e harmonia com a Coroa de Portugal, que faça restituir aos Portuguezes os seus Navios, reprezados do poder dos Francezes por Embarcaçóes Inglezas, e que se achaõ reclamadas no Almirantado de Londres pelos Proprietarios: tanto mais que o Almirantado de Lisboa, por hum systema de justiça, e prática de julgar uniforme, tem mandado entregar aos Proprietarios os Navios Inglezes, reprezados por Embarcaçóes Portuguezas, ainda sem esperar que se praticasse a reciprocidade que na sobredita Legislaçaõ do Alvará de 9 de Maio de 1797. §. 5. se estabeleceo como regra a respeito das reprezas dos Navios das Potencias Alliadas feitas pelos Navios Portuguezes.

O que se tem dito procede rigorosamente no caso de repreza feita ou por ataque immediato, ou por incursaõ imminente da Embarcaçaõ de Reprezador, que obriga ao Inimigo, ou Pirata a arrear bandeira, entregando-se prizioneiro, ou a ceder da preza, fugindo pela apparencia, e presença de força, que considera maior, e irresistivel. Porém se o Navio aprezado fosse depois achado, e protegido por outra Embarcaçaõ em consequencia de espontaneo abandono feito pelo Aprezador em razaõ de tempestade, ou outro accidente, entrando o mesmo Navio, por virtude de tal abandono, em todos os seus direitos, deve ser restituido aos Proprietarios; e a Equipagem da Embarcaçaõ, que o tiver livre do perigo da preza, só tem direito a huma *honesta recompensa*, segundo o arbitrio do Juiz, conforme

as

as circunstancias do caso, como he racionavel decisaõ do célebre Codigo do *Consulado do Mar*, que antigamente teve em toda a Europa grande authoridade em negocios maritimos. (1)

Se o Navio aprezado he reprezado pelo valor da propria Equipagem, que (sem perfidia, ou offensa do Direito da guerra) sacode o jugo do Inimigo, ou se escapa do seu poder pela fugida, a mesma Equipagem naõ tem direito ao *ordinario premio da salvaçaõ*, porque he do seu dever fazer todo o possivel por recobrar o Navio confiado á sua guarda; tanto mais, que nisto naõ só defende os interesses dos Proprietarios do casco, e carga, senaõ tambem a sua liberdade, bens, e soldadas, que naõ vence senaõ chegando o Navio a salvamento ao porto do destino. (2)

Sendo algum Navio abandonado pela propria Equipagem por justo temor de imminente, e inevitavel perigo de cahir em mãos do Inimigo (o que naõ he licito ao Capitaõ, senaõ no caso de extremidade, e de conselho, e assenso dos principaes Officiaes, e Marinheiros) e se comparecendo outro Navio, e achando aquelle em absoluto abandono, tomasse delle posse, ou obstasse, com a sua presença, e protecçaõ, á preza, antes que o Inimigo se tivesse apoderado do mesmo, a Equipagem de tal Navio, que sobreveio nestas circunstancias, só tem direito a huma *recompensa simples*, e naõ póde exigir o premio legal da salvaçaõ, porque naõ se verifica neste caso a repreza; pois esta suppõe já ter sido aprezado o Navio, que depois foi soccorrido, e protegido pela apparencia do outro, que affugentou o Inimigo. (3)

C A-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 24.
(2) Emerig. Cap. 12. Sec. 25.
(3) Emerig. Cap. 12. Sec. 26.

CAPITULO III.

Do Resgate.

O Resgate he o segundo modo de salvaçaõ do Navio, acontecendo o sinistro da pirataria, ou preza. Elle póde ser feito ou pelo Capitaõ do mesmo Navio, ou pelos Proprietarios do casco e carga, ou pelos Seguradores, antes ou depois das 24 horas, seja em mar alto, seja no lugar em que tiver sido conduzida a preza. (1)

Se os Proprietarios se achaõ para darem as suas ordens a bordo, ou na vizinhança, ou facilidade de serem consultados, o Capitaõ naõ póde, sem participaçaõ, e authoridade dos mesmos, ingerir-se a fazer o resgate; mas se naõ estaõ nestas circunstancias, a elle privativamente pertence (havendo primeiro conselho dos Officiaes do Navio) diligenciar, e concluir com o Aprezador ou Pirata, o resgate a melhores condições possiveis; e fazendo-o, he visto contratar em qualidade de procurador dos respectivos Donos, e Interessados ausentes, sem que por este acto nada possa adquirir para si, mas taõ sómente por conta daquelles que representa, e cujos direitos, e interesses se considera terem sido entregues á sua felicidade, e guarda.

Em consequencia deste principio, e a fim de se naõ dar ansa aos Capitães de Navios de prevaricarem no seu ministerio, entregando-se ao Inimigo por cobardia, e na esperança de tratos para elles lucrativos, mas em perjuizo dos Proprietarios, he justamente determinado neste Reino pelo Alvará de 9 de Maio de 1797. §. 8. que sejaõ nullas as doações feitas pelos Inimigos aos Capitães dos Navios aprezados; e que as Embarcações, e effeitos doados sejaõ restituidos a seus donos: e esta disposiçaõ he conforme ás antigas Leis, e usos Maritimos, de que faz mençaõ o célebre Author de Guidon de la Mer Cap. 6. Art. 2. vid. *Emerigon* Cap. 12. Sess. 21. §. 4.

Se os Proprietarios se achaõ a bordo, a elles pelo seu interesse, e como Procuradores legaes, e presumidos dos Seguradores, toca fazer o resgate; e igualmente o podem fazer, sendo o Navio conduzido a algum porto, onde elles estejaõ, ou possaõ com presteza mandar as suas ordens. He porém de advertir, que podem fazer o resgate ou por sua conta, e risco, ou pela dos Seguradores.

No Art. da 66. Ord. de Marinha de França Tit. *dos Seguros* he estabelecido, que, no caso de preza, os Segurados poderaõ regatar os seus effei-

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 21. e seg. Valin ao Liv. 3. das Ord. Mar. Franç. Tit. 9. das Prezas Art. 18, e Tit. dos seg. Art. 66. e 67, e Tit. das Avarias Art. 6. Weskett v. *Ranson*.

feitos sem esperar por ordem dos Seguradores, se lhes naõ tem podido dar aviso; com a condiçaõ porém de lhes participar depois por escrito da composiçaõ que tiverem feito.

Valin commentando esta Ordenança, observa, que só he necessario dar aviso aos Seguradores, quando o Segurado quer que o resgate seja feito por conta delles; mas se o quer fazer por conta propria, naõ tem obstaculo algum; e em tal caso a propriedade aprezada he restabelecida no seu primeiro estado *pelo direito de postliminio*, e o Navio continúa, como antes, a navegar a risco dos Seguradores, a quem o resgate vem a ser absolutamente estranho.

Porém se pertende que o resgate se faça por conta dos Seguradores, he necessario que, sem perda de tempo, assim lhes participe, neste caso elles tem a escolha de acceitarem ou naõ a composiçaõ a seu proveito *á proporçaõ de seu interesse*; porém acceitando, saõ obrigados a determinarem-se promptamente, fazendo essa declaraçaõ incontinenti, e contribuirem immediatamente ao pagamento do resgate, correndo os riscos do retorno: aliàs devem pagar as sommas por elles seguradas, sem poderem pertender cousa alguma dos effeitos resgatados. Tal he a disposiçaõ da dita Ord. Art. 67. Aquella resposta dos Seguradores deve ser dada sem a menor ambiguidade, e sem demora; pois cada momento traz mudanças de noticias, que influem na perda, ou ganho da composiçaõ, cuja avantagem depende do azar. Se os Seguradores querem ganhar, he necessario porém se no risco de perder.

He com tudo de notar, que os Seguradores podem deixar de responder ao aviso que o Segurado lhes faz do sinistro da preza para providenciarem ao resgate, ou ao seguro delle; pois, como já se disse, he de seu arbitrio acceitallo, ou recusallo, segundo entenderem convir-lhes; naõ havendo Lei, ou razaõ, que os obrigue a tomar a seu cargo as consequencias de semelhantes composições, que talvez os exponhaõ a maiores perdas. Porém naõ respondendo em tempo idoneo, decahem de todo o direito do resgate; e o Segurado póde fazello por conta propria, salvo o seu direito para exigir dos mesmos Seguradores a importancia segura. Mas nestas circunstancias, assim como os Seguradores naõ podem pertender cousa alguma do Navio, e effeitos resgatados, tambem o Segurado naõ póde forçallos a contribuir a tal resgate, que lhes fica sendo estranho.

Se os Seguradores, sendo notificados da preza, tomaõ sobre si o fazer o resgate, este fica todo a seu proveito, e risco; e effeituando-o, vem a ser os Compradores, e Proprietarios da cousa segurada á proporçaõ do seu interesse, isto he, da importancia, de que haviaõ tomado o seguro na mesma cousa: devem porém acceitar o abandono dos Seguradores, e pagar lhes a somma segura, correndo os riscos do retorno, naõ já como Seguradores, mas como novos Proprietarios, subrogados de pleno direito em lugar dos antecedentes donos do Navio, e carga segurada. E quando em tal caso offereçaõ depois a estes o restituir-lhes a sua propriedade, para se dispensarem de satisfazer o preço do resgate, e a importancia, que fazia o objecto do seguro, naõ podem constrangellos a isso.

O

O resgate no mar se faz de dous modos. O primeiro, e o mais ordinario, consiste em ajustar o Capitaõ do Navio com o Aprezador, o dar lhe em preço da composiçaõ, huma somma determinada, pela qual o mesmo Capitaõ lhe fornece huma letra de cambio, pagavel em algum lugar a aprazimento do mesmo Aprezador, entregando-se-lhe *Refens*, isto he, huma, ou mais pessoas de consideraçaõ do Navio, que sirvaõ de penhor para cumprimento do trato. O segundo modo consiste em dar-se ao Aprezador dinheiro, ou parte dos effeitos, que estaõ a bordo. Em hum, e outro caso he estilo subministrar o Aprezador ao Capitaõ do Navio resgatado hum *Bilhete de resgate*, em que vaõ declaradas as condições, com que foi feita a composiçaõ, o qual serve de *salvo conducto* para naõ ser o mesmo Navio outra vez aprezado por Embarcaçaõ de guerra da mesma Naçaõ, até chegar ao porto, que se lhe destinou no dito Bilhete; com tanto que se naõ desvaire da linha da viagem alli perfixa, e dos de mais termos do ajuste: aliàs, violando-se as condições do resgate, e sendo outra vez tomado, he havido por boa proza.

Deve-se guardar a palavra dada ao Aprezador, seja Inimigo reconhecido por Direito das Gentes, seja hum Pirata, e ladraõ do Mar: assim o exige a inviolabilidade da fé humana, e o interesse da Navegaçaõ. Pelo que o Bilhete do resgate he legitimo, e obrigatorio em todos os seus termos. O procurar se depois com a possivel presteza a liberdade do Refens, e indemnizallo de toda a perda, he hum dever sagrado, e impreterivel, visto ser a beneficio da pessoa, que teve a generosidade de sacrificar-se aos inimigos pela salvaçaõ commum. Por tanto a letra de cambio, sacada a favor do Aprezador, ou Pirata, deve ser paga pontualmente; e com a mesma exacçaõ convem que se cumpraõ quaesquer outras condições acordadas. E ainda que o Refens falecesse, ou tivesse a vilania de fugir, sempre subsistiriaõ as obrigações contrahidas com o Aprezador, pois saõ independentes da existencia do mesmo Refens, que he requerida taõ sómente em cauçaõ, e segurança do estipulado; sendo certo em Direito, que a perda do penhor por caso fortuito naõ livra ao devedor da obrigaçaõ. (1)

O preço do resgate, e mais despezas da demora, e livramento do Refens reputaõ se avaria grossa, a que devem contribuir todos os Interessados no casco, e carga, e por consequencia os Seguradores, por cuja conta tiver sido feito o mesmo resgate. He disposiçaõ do Art. 6. das Ord. de Mar. de França Tit. *das Avarias*. Vide Valin a este Art.

Se o resgate foi feito por conta dos Seguradores, naõ podem estes deixar de satisfazer a sua parte respectiva áquelle, que pagou o total, ainda que pretextem o dever-se regular o resgate, como avaria grossa, em conformidade aos Artigos 19. e 20. das Ord. de Mar. de França Tit *do frete*; pois vindo a ser Co-proprietarios dos effeitos resgatados, proporcionalmente

(1) *Nec apetitione debiti (creditor) submovetur; nisi inter contrahentes placuerit, ut amissio pignorum liberet debitorem.* L. 6. Cod. *de Pignorat. act.*

á importancia segurada, participaráõ depois, activa, e passivamente, da avaria grossa, que se houver de regular entre os Interessados no casco, e carga, se o Navio resgatado chegar felizmente ao porto do destino.

O cálculo para a liquidaçaõ, e distribuiçaõ das despezas occasionadas pelo resgate póde-se fazer pelo methodo insinuado por Emerigon Cap. 12. Sec. 21 §. 9. pag. 474.

Havendo o Navio sido resgatado pelo seu Capitaõ, ou outra pessoa, *por conta de quem pertencer*, pura, e simplesmente, isto he, sem a condiçaõ de chegar, ou naõ a salvamento a bom porto, perdendo-se o mesmo Navio por tempestade no mar, varaçaõ, roubo dos effeitos em terra, ou por ser de novo aprezado, antes de chegar ao seu destino, he questaõ, se póde considerar-se desfeita a obrigaçaõ de pagar-se a letra de cambio, ou outro qualquer preço da composiçaõ; e de quem o Resgatador tenha direito de exigir o preço do resgate, e a indemnizaçaõ das despezas do livramento do Refens, que ficou em poder do inimigo.

O Refens naõ tem direito a alguma recompensa, ou gratificaçaõ da parte dos Proprietarios; mas a razaõ, os sentimentos da humanidade, a fé pública, a honra nacional de concerto bradaõ a seu favor, para ser posto em liberdade, e indemnizado de toda a perda. Deixallo no cativeiro seria violar os direitos da guerra, e ser culpado de negra perfidia, e enorme ingratidaõ para com o Bemfeitor commum. Porém naõ he menos incontestavel, que em todo o caso o Corsario tem direito de retello em cativeiro, até ser pago do preço do resgate.

He certo que o Capitaõ do Navio, ou outra pessoa, que fizesse o sobredito resgate, em qualidade de Proposto dos Proprietarios do casco, e carga, tem cumprido nisso com o seu dever, na intençaõ de utilizar a todos os Interessados; e por tanto naquelle caso naõ ficou sujeito a responsabilidade alguma; pois havendo procedido em boa fé, por força de seu officio, e por conta de quem pertencesse, naõ seria justo que fosse compellido a soffrer damno em negocio, de que naõ podia tirar para si proveito. Pelo que os ditos Proprietarios, e por consequencia os Seguradores na parte do interesse que seguráraõ, saõ obrigados *cumulativa*, e *proporcionalmente* á satisfaçaõ do resgate, e mais despezas feitas com o Refens até ser posto em liberdade, e segurança no lugar do seu destino, entrando cada hum em contribuiçaõ por exacto rateio, naõ podendo deixar de ratificar o ajuste do resgate, e soffrer as suas consequencias, ainda que o exito naõ correspondesse ao designio, segundo he regra de Direito em negocios desta natureza, feitos em circunstancias uteis, e a bem de ausentes, pois em contrario evento teriaõ lucrado. (1)

Esta materia naõ soffre difficuldade em Inglaterra, como se vê dos uniformes casos julgados, que cita Weskett v. *Ranson*: ella he coherente á fran-

(1) *Sufficit utiliter negotium gestum, licet diversus sit exitus.* L. 12. §. 2. ff. *de Neg. gest.* ... *eventum non spectamus, debet utiliter esse gestum.* L. 10. in fin. ff. cod.

franqueza, e illimitados poderes, que os Seguradores Inglezes dao ao Segurado nas clausulas amplissimas, e exuberantes d'Apolice „ no caso de „ perda, ou infortunio, será licito aos Segurados, seus Correspondentes, „ Agentes, e Procuradores o requerer, trabalhar, e diligenciar pela defe- „ za, salva-guarda, e recuperaçaõ dos ditos bens, mercadoria, e Navio; „ ou de alguma parte delles, sem prejuizo a este seguro, a cujos encar- „ gos nós os Seguradores contribuiremos cada hum, segundo a estimaçaõ, „ e quantidade da respectiva somma segurada. „

He de advirtir que as soldadas das gentes de mar, posto que privilegiadas a muitos respeitos, devem com tudo entrar em contribuiçaõ com os Proprietarios, e Seguradores nas despezas do resgate, visto ser este de commum utilidade a todos os Navegantes, e Interessados no feliz exito da viagem do Navio aprezado; tendo além disto os Marinheiros a particular avantagem de conservarem pelo resgate a sua liberdade, e o direito ao embolso de seus salarios. Assim he expresso na Ord. Mar. de Franç. Liv. 3. Tit. 3. Art. 19. e 20. e Tit. 4. Art. 20. que se fundaõ nas antiquissimas, e célebres Leis Rhodias, que se vem ainda hoje adoptadas em todas as Nações maritimas. Vide Valin Côm. a estes Art. e Emerigon Cap. 17. Sec. 11.

CAPITULO IV.

Do Recobramento.

O RECOBRAMEETO, ou recuperaçaõ, he o acto, ou meio de salvaçaõ do Navio, e sua carga, depois do naufragio, varaçaõ, ou outro infortunio de igual consequencia, como a innavegabilidade, que se equipara ao naufragio. (1)

O Capitaõ do Navio que naufragou, ou varou em terra, sem obrigaçaõ de fazer com a sua Equipagem os possiveis esforços para salvar o Navio, recobrar, e pôr em boa arrecadaçaõ os effeitos nelle carregados. Isto porém naõ impede, que os proprios Segurados, se estiverem a bordo, ou em terra com facilidade de acudirem, concorraõ prestes da sua parte para o mesmo effeito; dando todavia logo aviso aos Seguradores para consultarem aos seus interesses. As Ord. de Mar. de Franç. Tit dos Seguros dispõem Art. 45. ,, No ,, caso de naufragio, ou encalhe, o Segurado poderá trabalhar no recobra- ,, mento dos effeitos naufragados, sem prejuizo do abandono, que poderá ,, fazer em tempo, e lugar, e do reembolso das suas despezas, a respeito ,, das quaes será crido pela sua affirmaçaõ até a concurrencia do valor dos ,, effeitos recobrados. ,,

Todas as Apolices, em conformidade aos Regulamentos das respectivas Praças, concedem substancialmente os identicos, enunciados poderes ao Segurado. As Apolices de Inglaterra ainda saõ mais francas a este respeito, naõ tendo a restricçaõ da clausula final daquelle Art. 45. como já se notou no Capitulo antecedente, e se mostra do lugar ahi transcripto. A Apolice de Lisboa he concebida na seguinte generalidade. ,, No caso de naufragio, ou ,, varaçaõ, damos pleno poder ao Segurado; e na falta delle, ou do Procu- ,, rador seu, a qualquer pessoa para zelar e beneficiar os generos segurados, ,, e os fazer transportar por nossa conta, e risco ao porto do seu destino; e ,, sendo necessario, ou avantajoso, vendellos, e remetter nos por nossa con- ,, ta, e risco o seu liquido producto; e nos obrigamos a estar pelas contas, ,, que a este respeito nos forem dadas, sendo ellas juradas, e assinadas pelo ,, executor, qualquer que seja, destas operações; ou as contas nos venhaõ ,, remettidas em direitura, ou ao Segurado; o qual nesse caso nos deverá ,, apresentar os originaes, jurando ser os mesmos que recebeo. ,,

Estas clausulas estaõ na conformidade da Regulaçaõ da Casa dos Seguros Art. 23. ,, O Segurado, ou outra qualquer pessoa, tem plena authorida-

,, de

(1) Emerig. Cap. 17. Sec. 7. Baldasseroni Part. 5. Tit. 4. e Part. 6. Tit. 9.

,, de para fazer o que julgar mais conveniente a beneficio dos effeitos, salvando-se, e transportando-os ou ao porto destinado, ou a outra parte, ou ,, vendendo-os no lugar do naufragio, tudo a risco dos Seguradores, a ,, quem se dará conta. ,,

He porém de advertir, que nas Praças, em que se admitte o abandono, as diligencias que o Segurado faz para o recobramento dos bens naufragados, naõ tolhem o direito de fazer o mesmo abandono aos Seguradores, e demandar-lhes a indemnizaçaõ immediata; nem estes podem recusar o pagamento com o pretexto de poder ser reparado o Navio, e recobrarem-se os effeitos, que corrèraõ o perigo do naufragio, e varaçaõ; pois, pertencendo estes infortunios á classe dos sinistros maiores, quando houve rotura, e quebramento das partes essenciaes do Navio, e os bens soffrèraõ deterioraçaõ em mais da metade de seu valor, considera-se finda a viagem segurada, e purificada a substancial condiçaõ d'Apolice, para o effeito da integral soluçaõ do Seguro.

E ainda que os Seguradores pretextem, que as contas do recobramento dadas pelo Segurado naõ saõ fieis, esta discusaõ naõ póde impedir a acçaõ do abandono, como sustenta Emerigon Cap. 17. Sec. 7. §. 3. e Cap. 18.

As despezas de recobramento saõ privilegiadas, e se deduzem precipuas do producto dos effeitos salvos com preferencia a qualquer outra divida, a que elles estejaõ sujeitos; devendo o Segurado a respeito das mesmas ser crido pelo seu juramento (salvo sempre o caso de fraude evidentemente provada); porque nas circunstancias de aperto, e perigo de ruina total do Navio, e sua carga, toda a diligencia naõ he sobeja; e seria odioso e barbaro perder preciosos, e fugitivos momentos do devido soccorro, retardando-se as providencias com formalidades, ajustes de mercenarios, e outras economias, e precauções mesquinhas.

Se as ditas despezas excedem o valor dos bens que se salváraõ, os Seguradores respondem por ellas em virtude dos poderes d'Apolice; excepto se ahi expressamente limitáraõ a sua responsabilidade até á concurrencia da importancia segurada; porque neste caso ficaõ taes despezas por conta dos Proprietarios, que deraõ ordem para a salvaçaõ; e naõ tendo estes com que paguem, saõ a cargo do Erario Nacional, visto que a salvaçaõ dos Navios, e bens naufragados constitue huma parte muito importante do dever, e serviço público: assim se acha determinado em França pela Declaraçaõ Regia, de que faz mençaõ Emerigon Cap. 17. Sec. 7.

Todas as Nações Maritimas, ainda as mais antigas, de cuja Legislaçaõ nos restaõ fragmentos, desde os Gregos, e Romanos, até ás do presente tempo, tem sido desveladas em darem providencias para o soccorro dos Navios, que se achaõ em perigo de naufragio, a fim de se evitar a sua ruina, sendo possivel, ou ao menos salvarem-se as vidas, e arrecadarem-se os bens naufragados, prevenindo-se os descaminhos, furtos, e excessivas despezas, com que em algumas occasiões naõ só se tem absorvido todo

do o beneficio do recobramento, senaõ tambem aggravado mais a calamidade dos Proprietarios, e Seguradores. As Leis de França, Inglaterra, e Russia saõ a este respeito as mais adequadas: indicaremos as suas principaes determinações, quando tratarmos da Policia dos portos.

No nosso Reino a Legislaçaõ he diminuta nesta parte, supposto sempre se praticassem as ordinarias providencias do Direito commum. Encontra se com tudo a notavel determinaçaõ do Senhor Rei D. José de gloriosa memoria, que faz honra naõ menos á Politica, que á Humanidade deste Monarca, no Alvará de 22 de Novembro de 1774 dando regras contra os descaminhos dos Reaes Direitos nas Alfandegas, e introducçaõ dos contrabandos; exceptua o caso dos bens naufragados, e ordena que sejaõ recolhidos, e bem acondicionados nas mesmas Alfandegas.

No presente anno de 1797 se promulgou o Alvará de 12 de Agosto, em que se daõ acertadas providencias a respeito do soccorro dos Navios em estado de aperto, e perigo de naufragio. Aqui se determina no §. 17 que as despezas do recobramento, assim das comedorias, como dos salarios da gente empregada neste serviço, sejaõ pagas pelos Navios a que se deo auxilio.

As soldadas das gentes do mar, como divida muito favoravel, devem ser pagas com preferencia aos Seguradores pelo frete, e producto dos bens naufragados, e salvos, depois de satisfeitas as despezas do recobramento. Emerigon Cap. 17. Sec. 10.

CA-

CAPITULO V.

Da Reclamaçaõ.

RECLAMAÇAÕ he todo o acto de diligencia judicial, pelo qual o Capitaõ, Proprietarios, Seguradores, e Interessados do Navio embargado, aprezado, reprezado, confiscado, condemnado, naufragado, protestaõ, e requerem o seu direito em devida fórma, perante os Magistrados, e Tribunaes competentes da Naçaõ, em cujo poder se acha o mesmo Navio, a fim de que se levante o embargo nelle posto, ou seja restituido, e sua carga, com indemnizaçaõ das custas, e perdas, e damnos contra quem direito for; offerecendo-se o Reclamador, segundo a exigencia do caso, a satisfazer o preço da salvaçaõ, conforme as Leis do Paiz, em que se fizer a Reclamaçaõ. (1)

Acontecendo quaesquer daquelles accidentes, de embargo, preza, represa, confisco, condemnaçaõ, naufragio, o Capitaõ do Navio, logo que chegar a terra, he obrigado, por dever de seu officio, a requerer immediatamente ao Consul da sua Naçaõ, ou Magistrados, e Tribunaes competentes do lugar, que lhe mande escrever seu protesto de Reclamaçaõ; e quanto mais depressa, dentro do tempo da prescripçaõ estabelecida pelas Leis do Paiz. A respeito da Reclamaçaõ de Navios nos ditos casos, deve judicialmente fazer a sua Reclamaçaõ no Almirantado da Naçaõ a que pertence, e onde mais convier, e for estilo, apresentando os Documentos necessarios, e authenticos, a fim de obter o levantamento do embargo, e a restituiçaõ do Navio, e carga a beneficio dos Interessados, nos casos em que houver direito, e esperança de salvaçaõ, e recobramento.

O Capitaõ que naquellas, ou outras semelhantes circunstancias deixa de fazer estas diligencias em tempo, e fórma, ou que se ausenta do lugar, onde se acha o Navio, e sobrevieraõ taes accidentes, sem ter previamente deduzido em Juizo a Reclamaçaõ, e apresentado os convenientes Documentos, que a justifiquem, com Procurador authorizado a requerer, appellar, e fazer os possiveis esforços para obter se o feliz exito de hum tal negocio, ficaria responsavel aos Proprietarios, Seguradores, e Interessados pelas perdas e damnos, como incurso em erro de officio; pois a negligencia, inactividade, e abandono em taes occasiões saõ fraudulentas, e muito culpaveis.

Incumbe tambem ao Capitaõ, e he hum dever impreterivel, o dar logo aviso do caso, e do estado do Navio aos Proprietarios do casco, e carga; fazendo tambem, por maior cautéla, affixar Edital na Praça da sahida, ou na

(1) Wesket verb. *Clain*, *Reclaim.*

na do destino do mesmo Navio, para que os Seguradores, e Interessados possaõ tomar as suas precauções com a maior promptidaõ, e menor despeza possivel.

Os Seguradores igualmente estando scientes do estado do Navio, podem por si, ou seus Correspondentes, e Procuradores, tratar da Reclamaçaõ em virtude dos poderes d'Apolice; devendo, logo que tiverem a noticia do facto, participalla sem perda de tempo aos Seguradores para o effeito de se fazerem os devidos requerimentos, com aviso, assistencia, e acordo dos mesmos Seguradores, sobre os meios os mais proprios á consecuçaõ do objecto, e communs interesses; e a fim tambem de serem os mesmos Segurados embolsados, na parte do seu descuberto de Seguro, na respectiva devida proporçaõ do valor de tudo que for restituido, ou salvo.

Os Segurados nos casos acima referidos (bem como tambem no do resgate), estando presentes os Seguradores, nada devem obrar sem a sua participaçaõ, e consentimento relativamente á Reclamaçaõ: estando porém estes ausentes, podem fazella por si proprios, ainda que a risco, e por conta dos mesmos Seguradores, procurando-lhes com a maior fidelidade o possivel beneficio, e avantagem por todos os mais racionaveis meios, que estiverem em seu poder, dando-lhes todavia sem demora aviso de tudo que se passar.

Pelas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 9. e 10. a Reclamaçaõ no caso de repreza deve-se fazer dentro de hum anno e dia, pena de perderem os Proprietarios, e Interessados o direito que tiverem sobre o tempo, modo, e direito da Reclamaçaõ: deve o Reclamador haver conselho com os Advogados do Paiz em que ella for necessaria; porque muitas vezes costuma-se julgar menos pela Lei das Nações, ou direito das Gentes, que pelos Estatutos locaes, e ordens temporarias do Governo.

Os Documentos indispensaveis para a Reclamaçaõ devem ser authenticos, e originaes, e vem a ser: 1. Procuraçaõ legitima do Reclamador: 2. Escritura, ou Acto de propriedade do Navio, que naõ seja simulada: 3. Carta partida, ou Escritura de affretamento, se o Navio naõ foi navegado por conta do dono: 4. Conhecimento dos effeitos carregados Vide Valin. ás Ord. Mar. Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 6. e 30.

Se no processo da Reclamaçaõ se profere sentença contra o Reclamador, deve este por si, ou seu Procurador, appellar para o Tribunal compe-tente, exhaurindo todos os recursos legaes, authorizados no Paiz. „ Todo „ o Mundo (diz o Lord Monsfield (1)) he parte nas sentenças do Almiran- „ tado. Em Londres costumaõ-se publicar taes sentenças por hum Monito- „ rio, ou Edital no Exchange (Praça do Commercio) para poder cada In- „ teressado appellar em tempo: nos outros Paizes se pratica o mesmo em „ algum lugar público. „

A Reclamaçaõ naõ obsta ao immediato pagamento do Segurado, e ao aban-

(1) Park Cap. 18. pag. 355.

abandono, que elle quizer fazer aos Seguradores do Navio, e effeitos reclamados, nos casos em que tem lugar tal abandono, e que logo se explicaráõ em lugar proprio: salvo se o Segurado de acordo com os mesmos Seguradores eleger antes fazer a dita Reclamaçaõ por sua conta, e risco, para participar elle só do beneficio, e avantagens da restituiçaõ.

CAPITULO VI.

Da Prestaçaõ da indemnidade.

TEndo o Seguro sido feito em regra, e havendo perseverado na subsistencia primitiva, acontecendo ao Navio, e bens segurados algum desastre por fortuna do mar, em consequencia dos riscos comprehendidos, na Apolice, o Proprietario, ou o Portador da mesma legitimamente authorizado em qualidade de Correspondente, Procurador, ou Cessionario do verdadeiro Segurado, denunciando aos Seguradores o sinistro, logo que delle houve noticia, estando munido dos documentos competentes na fórma dos Art. 14. e 15. da Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa, tem direito de exigir-lhes a prestaçaõ da indemnidade promettida; e os Seguradores saõ obrigados a satisfazer a real importancia da perda dentro de trinta dias da participaçaõ do caso, sendo-lhes apresentados, em tempo idoneo, os Documentos necessarios a verificar a regularidade da transacçaõ, legitimidade da Pessoa, e a existencia do sinistro, sua qualidade, e quantidade, segundo os termos, e pactos honestos d'Apolice: e sendo assim cumprido, os Seguradores saõ obrigados a comporem o prejuizo ou com o pagamento da total importancia segurada, nos casos dos sinistros maiores, ou com a reparaçaõ do damno liquido, que devidamente se mostrar, tendo sido parcial a perda: bem entendido, que sendo a perda total, nos casos, em que assim se considera em senso mercantil, e se mostraõ no seguinte Capitulo, o Segurado recebendo o preço da indemnizaçaõ, deve fazer sos Seguradores cessaõ, e abandono da cousa segurada, proporcionalmente ao interesse cuberto com o Seguro; pois seria cousa monstruosa embolsar-se o Segurado do valor da perda, e com tudo ficar-se com o direito ao Navio, ou carga segurada, que, depois do sinistro, pudesse ser de algum modo salva em todo, ou em parte.

Os Segurados naõ tem direito mais do que ao pagamento da perda verdadeira, e naõ da exaggerada, ou ficticia, nos termos do Art. 21. da dita Regulaçaõ da Casa: para o que se deve attender ao valor das cousas ao principio dos riscos, prescindindo-se dos lucros imaginarios, ou proveitos esperados, e tal he a regra ainda por Direito commum. *Detrimenti non lucri fit praestatio. . . . damnum quod revera inducitur.* L. 1. Cod. *de Sen. pro eo.* Emerig. Cap. 1. Sec. 4.

Se os Seguradores, naõ tendo que oppôr ao Segurado, ou ao Portador da Apolice, fraude alguma real, ou presumptiva na origem do contracto, ou outra alguma excepçaõ, que os releve da responsabilidade, recusarem pagar amigavelmente no termo da Lei, incorrem em grave censura, e descredito publico, como pessoas sem honra, que resistem ás proprias obrigações, e tendem com tal perfidia a alterar a confiança da Praça, perturbando a boa ordem do Commercio Nacional.

Os Seguradores naõ podem resistir ao devido pagamento com o pretexto de que o Portador d'Apolice naõ he o proprio que origanariamente requereo o Seguro, ou por cuja conta elle se fez, se aliàs o seguro foi legitimo no principio, e a cousa segurada se expôz aos riscos, e antes da perda nada houve que alterasse o contracto: e isto procede ainda que na Apolice naõ venha a clausula de pagar os Seguradores ao Segurado, ou a alguem por elle, segundo se lê em Apolices de algumas Praças. Porque grande parte dos Seguros faz-se por commissaõ, e pela agencia de Procuradores, e Prepostos dos Segurados, e contra estes tem os Seguradores direito de requerer o premio do ajuste, assim o exigindo o bem do Commercio. Além disto naõ ha repugnancia de Direito, que o Proprietario do Navio, e bens segurados, ou seus consignatarios, os vendaõ, cedaõ, e trasportem, de modo legitimo, a quem bem entender; ainda pendendo os riscos, sem consultar para isso aos Seguradores, com tanto que seja sem fraude do mesmo, e sem simulaçaõ do contracto na época do Seguro. E naquelle caso os compradores, cessionarios, e alienatarios, representaõ a pessoa de que houveraõ a propriedade; de sorte que, apresentando qualquer pessoa aos Seguradores a Apolice, e conhecimento dos effeitos segurados, com a Cessaõ, Endosso, ou Pertence mercantil destes, em fórma, ou outro equivalente, e legal titulo de translaçaõ de dominio, tudo em exacta coherencia á Apolice, estaõ habilitados para demandarem o devido pagamento em Juizo, e fóra delle, sendo as Apolices (quanto a este effeito) consideradas como papeis negociaveis, e os Portadores dellas munidos dos documentos do interesse, e da perda, saõ havidos como *Procuradores em cousa propria*, ou como Portadores de letras de cambio pagaveis á ordem. (1)

He de notar-se, que em todo o caso de venda, e traspasso dos bens segurados, deve ser cedida a Apolice a quem se transferio o direito sobre os mesmos bens, devendo estes passar com seu encargo, e beneficio: porque seria injusto, e fraudulento, que, tendo o Segurado feito o traspasso pendendo os riscos, retivesse com tudo a Apolice, e em caso de perda demandasse a indemnidade aos Seguradores pelo prejuizo do que já naõ era seu; vindo nisso a receber duas vezes o valor dos bens seguros, hum do Comprador, ou Cessionario, e outro dos ditos Seguradores; o que he inadmissivel, e contrario á natureza do contracto.

Deve-se advertir, que os Seguradores, para naõ pagarem a perda, podem

(1) Emerig. Cap. 18. Sec. 2. e Cap. 11. Sec. 3. §. 8. e Cap. 16. Sec. 3.

dem oppôr aos Portadores d'Apolice precisamente as mesmas excepções, e defezas, que respeitaõ ao Seguro mesmo, e que seriaõ legitimas contra o originario Segurado de quem os ditos Portadores saõ a imagem, entrando nos respectivos direitos, e encargos.

Naõ querendo os Seguradores satisfazer a perda ao legitimo Portador d'Apolice, de maneira amigavel, póde este demandallos judicialmente: 1.º pela *Acçaõ de avaria*, se a perda foi parcial, naõ excedendo ametade do valor dos bens segurados: 2.º pela *Acçaõ do abandono*, onde ella he admittida no caso dos sinistros maiores, em que a perda foi total, ou quasi total, pela qual se desfaz o objecto da viagem, e especulaçaõ do Segurado: 3.º pela *Acçaõ de comprimisso arbitral* de Louvados escolhidos a aprazimento das Partes, como he estilo da Praça de Lisboa, conforme as Ord. Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 70.

Da acçaõ de avaria dir se ha no Tratado terceiro da presente Obra, que, por ser dos mais implicados, e sobre materia em que os Seguradores costumaõ excitar interminaveis, e mesquinhas dúvidas, faz necessario huma discussaõ mais prolixa. Passemos a examinar o direito do abandono, e seus effeitos, considerando taõ sómente a sua applicaçaõ nos casos dos Seguros propriamente ditos; porque, nos *Seguros improprios*, feitos por modo de aposta, e jogo de parar, sem interesse legitimo do Segurado, entendo que naõ saõ outra cousa mais do que tratos de Negociantes fraudulentos, ou ociosos, e como taes nullos desde a sua origem: tanto mais que a Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa os naõ authoriza expressamente, antes as Leis do Reino virtualmente os reprovaõ debaixo da generalidade da Ord. Liv. 5. Tit. 82. que prescreve todos os generos de *jogos de parar*, sem excepçaõ de hum só, condemnando aos jogadores na perda do que houverem ganhado. Pelo que, tendo-se em vista o que se disse na Parte II. Cap. 5. he escusado accrescentar palavra alguma para convencer, que de semelhantes seguros naõ resulta Acçaõ civil; e que a Justiça naõ póde prestar ajuda, e assistencia á parte que se queixar do naõ cumprimento do contracto.

CAPITULO VII.

Do Abandono.

NA Jurisprudencia Maritima a palavra *Abandono* tem differentes sentidos: ora significa o acto, pelo qual o Aprezador Commandante do Corsario, ou de qualquer embarcaçaõ de guerra, seja pirata, seja pessoa que tenha Carta de marca, ou commissaõ de Potencia soberana, para correr contra os subditos de outra Potencia, abandona no mar a preza, de que se havia já apoderado, deixando-a navegar livremente; ou por generosidade, e voluntaria desistencia do seu direito de occupaçaõ bellica; ou por naõ poder conduzilla com segurança por falta de porto vizinho, ou de equipagem disponivel, ou por lhe ser impossivel protegella á vista de maiores forças contrarias. (1)

Tambem se diz *Abandono* o facto da diserçaõ, e rebeldia das gentes do mar, pelo qual em occasiaõ de perigo, de tempestade, inimigo, naufragio, ou outro accidente de igual consequencia, recusaõ fazer o serviço, por desobediencia, cobardia, ou traiçaõ; e desamparando o Navio, ou Embarcaçaõ, o deixaõ exposto a imminente perigo, e occasionaõ a perda. Este abandono enumera-se entre os riscos maritimos, e he certamente hum dos maiores, e mais desgraçados, e entra na generalidade da Baratária do Patraõ, e equipagem, ou da Batataria do Mestre, e Marinheiros, segundo á formula das Apolices Inglezas, de que tratámos na Parte I. Cap. 44. onde dissemos, que elle he hum dos perigos de mar, que naõ saõ a cargo dos Seguradores, sem especial convençaõ d'Apolice.

Estas duas especies de abandono naõ saõ o objecto do presente Capitulo: o abandono, que vamos a expôr, tem huma accepçaõ, e intelligencia particularissima, que he necessario naõ confundir com os que acabamos de indicar.

Entende-se aqui por *Abandono* o principio da execuçaõ do contracto do Seguro, isto he, o acto, pelo qual o Segurado acontecendo a perda total, ou excedendo esta ametade do verdadeiro valor do Navio, e bens segurados, fazendo certo o sinistro ao Segurador, lhe cede o mesmo Navio, carga, e fretes, para o effeito de exigir delle a indemnizaçaõ da importancia d'Apolice. O abandono pois neste sentido naõ he mais de que huma cessaõ, e

(1) Park. Cap. 9. Wesket. v. *Abandonment.* Emerigon Cap. 17. Sec. 1. e seg. Pothier n. 131. e 193. Baldasseroni Part. 6. Tit. 6. 7. 8. Savary Dicc. de Côm. v. *Delaissement.*

e traspasso do dominio, que os Segurados fazem aos Seguradores, da propriedade de que se estipulou o Seguro, que puder ser salva, recobrada, ou restituida. Emerigon define o abandono, o acto, pelo qual o Segurado relaxa, cede, e traspassa aos Seguradores os direitos, creditos, e acções da propriedade, ou interesse, que tem na cousa segurada: he o preliminar indispensavel para poder o Segurado exigir a sua indemnizaçaõ.

Esta materia he huma das mais abstrusas, e intrincadas na Jurisprudencia dos Seguros, assim pela falta da exacçaõ nos Regulamentos das Nações commerciantes, como pela variedade de pareceres dos Escritores; o que tem dado lugar a bulras, e cavillações dos Seguradores contra a boa fé do contracto, em prejuizo do Segurado, e intoleravel detrimento do Commercio.

Conforme o sentimento dos Authores antigos, e segundo as Ordenanças de Marinha das principaes Praças da Europa, sendo seguro feito em regra, he admittido como principio fundamental o terem os Segurados o direito de fazer, se bem lhes parecer, aos Seguradores o abandono dos bens que seguráraõ, logo que mostraõ verificados alguns dos que se chamaõ *sinistros moiores*; e feito o abandono, podem immediatamente constrangellos a prestarem a indemnidade, ou affectivo pagamento da perda, e valor segurado. Mas em que casos haja lugar o exercicio deste direito, e quando os Seguradores tenhaõ obrigaçaõ de acceitar o dito abandono, ou cessaõ da cousa segurada, e se ella induz rigoroso traspasso de dominio, e absoluto transporte do direito da propriedade, e beneficio, ou damno dos Seguradores, he materia de controversia, e difficuldades.

Se n'Apolice se incorporou a clausula de se conceder ao Segurado o direito do abandono, he inquestionavel, que, acontecendo o sinistro pelos casos de que os Seguradores se tenhaõ encarregado, tem lugar a cessaõ, e transporte da cousa segurada aos Seguradores, e a immediata exigencia da indemnizaçaõ, na fórma, e condições do contracto; porém se foi omittida aquella clausula, he questaõ, se acontecendo os ditos sinistros, he aberta immediatamente aos Seguradores a acçaõ do abandono, e quaes sejaõ os seus effeitos.

Os Seguradores, no caso de perda, esforçaõ se ordinariamente em converter todas as demandas dos Segurados em acções de avaria; e sem dúvida nisto muito interessaõ, pois naõ tem desembolso, em quanto naõ se liquida o damno, e ganhaõ o tempo em que se procede á liquidaçaõ, materia eterna de minuciosas disputas, e onde muitas vezes a verdade he inaveriguavel; mas os interesses da justiça, e boa fé mercantil, devem prevalecer ás tergiversões dos Seguradores. Examinemos pois as regras que se deduzem da inteireza do contracto, e que se achaõ firmadas pelos Regulamentos de Marinha, e Arestos dos Tribunaes das Nações as mais illuminadas.

As Ordenanças de Marinha de França Tit. *dos Seguros*, determinaõ o seguinte a respeito do abandono.

» *Art.* 42. Quando o Segurado tiver aviso da perda do Navio, ou das
» mer-

» mercadorias seguradas; detençaõ de Principe, e de outros accidentes, » que estaõ a risco dos Seguradores, será obrigado a notificallos *incontinenti* » a elles, ou a quem tiver por elles assinado a Apolice, com o protesto de » fazer seu abandono em tempo, e lugar.

» *Art.* 43. Poderá com tudo o Segurado, em lugar do protesto, fazer » no mesmo tempo seu abandono, com intimaçaõ aos Seguradores de lhes » pagar as sommas seguradas no tempo perfixo n'Apolice.

» *Art.* 44. Se o tempo do pagamento naõ he regulado n'Apolice, o Se- » gurador será obrigado a pagar o Seguro, tres mezes depois da notificaçaõ » do abandono.

» *Art.* 45. No caso de naufragio, e varaçaõ, o Segurado poderá traba- » lhar no recobramento dos effeitos naufragados, sem perjuizo assim do » abandono, que poderá fazer em tempo, e lugar, como do embolso das » suas despezas; sobre o que será crido pela sua affirmaçaõ até á concur- » rencia do valor dos recobrados.

» *Art.* 46. Naõ se poderá fazer o abandono, senaõ no caso de preza, » naufragio, quebramento, varaçaõ em terra, detençaõ de Principe, ou » perda inteira dos effeitos segurados; e todos os outros damnos naõ seráõ » reputados senaõ avaria, que será repartida entre os Seguradores, e os Se- » gurados á proporçaõ de seus interesses.

» *Art.* 47. Naõ se poderá fazer o abandono de huma parte, e reter a » outra, nem alguma demanda de avaria, se ella naõ excede hum por cen- » to da cousa segurada.

» *Art.* 48. Os abandonos, e todas as demandas em execuçaõ d'Apolice » seráõ feitos aos Seguradores em seis semanas, depois da noticia das perdas » acontecidas nas costas da mesma Provincia, em que se tiver feito o Se- » guro; em tres mezes a respeito das que acontecerem em outra Provincia » do nosso Reino; quatro mezes para as das costas de Hollanda, Flandres, » Inglaterra; hum anno para Hespanha, Portugal, Barbaria, Russia, No- » ruega; dous annos para as das costas d'America, Brazil, Guiné, e outros » Paizes remotos; passado este tempo, os Seguradores naõ seraõ recebidos » a demandar cousa alguma.

» *Art.* 49. Em caso de detençaõ de Principe, o abandono naõ poderá » ser feito, senaõ depois de seis mezes, se os effeitos saõ embargados na » Europa, ou Barbaria; e depois de hum anno, se he em Paiz mais alonga- » do, contando se do dia da notificaçaõ da detençaõ aos Seguradores; e naõ » correrá neste caso a excepçaõ de prescripçaõ, determinada no Artigo » antecedente contra os Segurados, senaõ do dia em que elles puderem » intentar as suas acçoes.

» *Art.* 50. Porém se as mercadorias embargadas saõ periveis, o aban- » dono poderá ser feito depois de seis semanas, se forem embargadas na » Europa, ou Barbaria; e depois de tres mezes, se he em Paiz mais distan- » te, contando-se do dia da notificaçaõ do embargo aos Seguradores.

» *Art.* 51. Os Segurados seráõ obrigados, nos termos perfixos nos dous

» Ar-

» Artigos precedentes, a fazer todas as diligencias para alcançar o levanta-
» mento do embargo dos effeitos embargados; e poderáõ os Seguradores
» fazello tambem por si, se bem lhes parecer.

» *Art.* 52. Se o Navio foi embargado em virtude das nossas ordens,
» em hum dos portos do nosso Reino, antes de principiàda a viagem, os
» Segurados naõ poderáõ, por causa de tal embargo, fazer o abandono de
» seus effeitos aos Seguradores.

» *Art.* 53. O Segurado será obrigado, quando faz o seu abandono,
» declarar todos os Seguros que tiver feito, e o dinheiro que tiver toma-
» do a risco sobre os effeitos segurados, pena de ser privado do effeito
» dos seguros.

Art. 57. Os actos justificativos da carregaçaõ, e da perda dos effei-
» tos segurados seráõ notificados aos Seguradores *incontinenti* depois de
» abandono; sem o que naõ poderáõ demandar a estes para o pagamento
» das cousas seguradas.

» *Art.* 58. Se o Segurado naõ recebe noticia alguma do seu Navio, elle
» poderá, depois de passado hum anno (contando-se do dia da partida)
« nas viagens ordinarias, e depois de dous annos nas de longo curso, fa-
» zer o seu abandono aos Seguradores, e demandar-lhes o pagamento, sem
» que seja necessario apresentar-se algum certificado da perda.

» *Art.* 60. Depois de notificado o abandono, os effeitos segurados per-
» tenceráõ ao Segurador, que naõ poderá, com pretexto do retorno do
» Navio, isentar-se de pagar as sommas seguradas. Vid. Vallin no Com-
» mantario a estes Artigos.

Esta Legislaçaõ he a mais regular em materia de abandono; a ella saõ coherentes, nos pontos principaes, assim os antigos, como os modernos Regulamentos de Marinha das Nações Commerciantes; posto que entre as mesmas se observem algumas variedades consideraveis, quanto ás circunstancias, modo, tempo, e effeitos do dito abandono. Na maior parte de taes Regulamentos o abandono he do arbitrio do Segurado, nos casos em que elle tem lugar; nas de Roterdaõ porém he da obrigaçaõ do mesmo, e a beneficio dos Seguradores. Os Regulamentos de Suecia naõ permittem o abandono, em quanto ha esperança de ser salvo, reclamado, e restituido, em todo, ou em parte, o Navio ou mercadorias, que soffréraõ sinistro.

A Regulaçaõ da Casa de Seguros de Lisboa parece naõ admittir já mais o abandono, a naõ haver sobre isso expressa convençaõ n'Apolice, como se vê da generalidade do Cap. 23. *ib.* » Os Seguradores naõ seráõ obrigados ao
» abandono dos effeitos segurados; salvo quando n'Apolice do Seguro se fi-
» zer expressa mençaõ desta clausula; e o Segurado, ou outra qualquer
» pessoa, tem plena authoridade para fazer o que julgar mais conveniente
» a beneficio dos effeitos, salvando-os, e vendendo-os no lugar do naufra-
» gio, tudo a risco dos Seguradores, a quem se dará conta.

As fraudes dos Segurados nos Seguros de *mera aposta*, a que chamaõ *de pacto expresso*, que faziaõ sem interesse algum, ou com diminuto inte-

res-

resse algum, ou com diminuto interesse proprio no casco, e carga do Navio designado n'Apolice, exaggerando excessivamente, e com fraudulento designio o valor da cousa segurada; e bem assim nos seguros de bens de contrabando, e outros de igual natureza, de que depois era difficil, ou odioso provar-se o contrario, foraõ sem dúvida a causa do rigor daquelle Capitulo, ou aliás da interpretaçaõ constante, que se lhe dá na Praça; sem dúvida a fim de se obviar ao prejuizo dos Seguradores, que, pelo abandono, pouco ou nada viriaõ a consegnir, ainda no caso de ser feliz a reclamaçaõ, ou recobramento da propriedade abandonada depois da preza, naufragio, embargo, etc. E na verdade nestes casos o abandono seria huma formalidade absurda. Como se poderia abandonar o que ou nunca havia existido, ou era de propriedade alheia?

Em Inglaterra posto naõ haja nesta parte Legislaçaõ positiva, com tudo os principios adoptados uniformemente em seus Tribunaes saõ os mais simples, certos, e fecundos; de sorte que presentemente a doutrina do abandono se acha estabelecida com a maior exacçaõ, e firmeza, por muitas Decisões uniformes, como se póde ver nos Arestos que citaõ Allan Park no seu Tratado de Seguros Capitulo IX. e John Wesket verb. *Abandonmen.*

Segundo aquellas Decisões, o Segurado póde á sua eleiçaõ, ou arbitrio fazer o abandono aos Seguradores, naõ só quando a perda he verdadeiramente total, sem esperança alguma de salvaçaõ, e recobramento, senaõ tambem quando o objecto da sua especulaçaõ he de tal modo desfeito, que naõ vale a pena de proseguir-se nelle; como por exemplo: se a viagem do destino he absolutamente perdida; ou o Navio se constituio innavegavel pelo sinistro; se o sinistro occasionou perdá total, ou excedente á metade do valor da cousa segurada; se ainda que haja esperança de recobramento, ou resgate, ou effectivamente no caso de preza, tenha havido repreza, com tudo o preço, ou despeza da salvaça excede a metade do dito valor: se o Segurador naõ se obriga a approvar, e satisfazer quaesquer despezas que se fizerem para o fim da mesma salvaçaõ, recobramento, e reclamaçaõ nos lugares onde for necessario, ainda no caso de que ella se naõ obtenha, e se inutilize todo o trabalho, e desembolso. Nestes casos o Segurador póde ser constrangido a acceitar o abandono, e pagar a perda dentro de oito dias, se o mesmo abandono he definitivo, e seguido do effectivo pagamento da importancia segurada: senaõ concorrem estas duas circunstancias, o abandono considera-se provisorio, e de simples cautela, sem cesaõ, ou renúncia da propriedade; e sendo salvos, ou restituidos o Navio, e effeitos, objecto do Seguro, o Segurador paga taõ sómente as despezas da salvaçaõ, e o Segurado reassume o que era seu originariamente por hum certo direito que se diz de *postliminio*, como se nunca fora perdida, segundo indicámos na Parte I. pag. 88.

Consequentemente, e ao contrario, naõ póde o Segurado fazer tal abandono, nem o Segurador ser obrigado a recebello, se nem os effeitos segurados foraõ damnificados além da metade do seu valor, nem se perdeo a via-

viagem do Navio, ou o corpo do mesmo; antes fazendo se em pouco tempo os competentes reparos, e pagando o Segurador a real importancia da perda, o Segurado vem a ter a indemnidade, que havia estipulado n'Apolice.

Eis ahi em materia de abandono a Legislaçaõ, e praxe de julgar de França, e de Inglaterra, isto he, das duas as mais eminentes Nações do Mundo Politico, e Mercantil. Depois de Luminares desta classe, he superfluo recorrer aos Regulamentos dos Estados Maritimos de inferior ordem, que saõ como os Astros subalternos no *systema* Planetario. Os que mais brilhaõ na carreira do Commercio conspiraõ em conceder aos Segurados, *no caso dos sinistros maiores* (com as modificações opportunas) o direito do abandono, independente da expressa convençaõ n'Apolice; reconhecendo que o exercicio deste direito he ligado á essencia, e boa fé do contracto, e contribue para a rapidez da circulaçaõ dos fundos expostos aos perigos do mar, como se póde vêr nos Regulamentos de Marinha de Amsterdam, Hamburgo, Copenhague, Bilbáo, Genova, Veneza. (1)

As Companhias de Seguro de Lisboa desvairaõ deste uso, e tem a singularidade de naõ admittir o abandono em caso algum, oppondo-se ao senso commum das Nações as mais illuminadas, que aliàs a Lei de 18. de Agosto de 1769 §. 9. manda seguir em materias mercantis. Elles pretextaõ o acima citado Cap. 23. da Regulaçaõ da Casa, que aliàs he ambiguo, e susceptivel de interpretaçaõ mais franca, e analoga ás regras geraes do Direito Maritimo.

Em primeiro lugar o *abandono* de que ahi se trata, parece que naõ se deve entender da cessaõ, que o Segurado, recebendo a indemnizaçaõ do Segurador, he obrigado a fazer ao mesmo, da propriedade sinistrada; mas sim desta particular especie de risco que sobrevem no mar, e consiste na deserçaõ do serviço que os Officiaes, e Tripulaçaõ fazem do Navio, e sua carga na occasiaõ do perigo, por traiçaõ, covardia, ou rebeldia, segundo acima se indicou, e acha-se exemplificado na Parte I. Cap. 44. pag. 96. Esta interpretaçaõ he apoiada pelo formulario das Apolices de Lisboa, onde a palavra *abandono* encontra-se no mesmo contracto, e immediatamente depois da inumeraçaõ, e serie dos riscos maritimos, a que os Seguradores se sujeitaõ; accrescentando se porém a clausula exceptiva *salvo a rebeldia do Patraõ, e abandono dos bens segurados*; excepçaõ esta que os Seguradores tem direito de fazer, porque semelhante qualidade de risco naõ entra na generalidade dos que acontecem por mera fortuna de mar; sim pertence á malfeitoria do Capitaõ, e Equipagem; cujo damno, segundo o Direito Commum, he só a cargo de quem empregou taes pessoas; e por isso os Seguradores naõ respondem por aquelle abandono, sem seu previo consentimento, e pacto expresso na Apolice. Vide Parte I. Cap. 34. pag. 75.

Em segundo lugar, ainda admittida a interpretaçaõ do dito Cap. 23. no sentido que os Seguradores affectaõ, com tudo parece que o abandono, ou ces-

(1) Vid. Baldassarori Part. 6. Tit. 6.

cessaõ forçada dos bens sinistrados só se exclue *no caso do naufragio*; pois he o unico exemplo que ali se aponta, quando alias era obvio, e natural que se generalizasse a regra, se fosse essa a intençaõ do Legislador: e por tanto naõ ha razaõ para se repellir o mesmo abandono no caso de previa detençaõ, e embargo de Principes, que taõ frequentemente acontece em tempo de guerra, em que os seguros saõ mais necessarios, e multiplicados.

O naõ ter a Real Junta do Commercio fixo por assento o sentido daquelle contravertido Capitulo occasiona a perpetuidade dos abusos dos Seguradores com terrivel detrimento dos Segurados. A resulta he, que, sobrevindo a noticia de preza de algum Navio, sobre que se tinha feito seguro de seu casco, ou carga, ainda que ella seja notoria, e os documentos do sinistro irrecusaveis, alguns Direitos das Companhias resistem a indemnizaçaõ immediata, com o pretexto de que tem esperança de que a preza haja de ser restituida, ou recobrada; e que o Segurado deve trabalhar nas diligencias de reclamaçaõ, e resgate; e que sendo infructiferos os esforços, estaõ promptos a satisfazer a perda á vista de sentença de condemnaçaõ do respectivo Almirantado: entre tanto mil circuitos, e difficuldades, e o empate no giro fazem perigar a fortuna do Segurado, transtornando a especulaçaõ ainda a mais esperançosa, e bem concertada. Quem naõ vê que estes obstaculos saõ incompativeis com a franqueza do Commercio, e credito Nacional? He verdade que o Capitulo 23. da Regulaçaõ da Casa naõ prohibe estipular-se na Apolice a clausula do abandono; porém os Direitos já mais permittem inserilla; e os Seguradores saõ constrangidos a soffrer a Lei, que se lhes impõe, submettendo-se á prática ordinaria da Casa dos Seguros. Póde sim o motivo do abandono ser fraudulento; mas a fraude sempre se exclue, e o simples receio della naõ deve tolher a regra geral.

Esperando se pois da sabedoria do Governo o Regimento annunciado no Alvará de 11. de Agosto de 1791. em que provavelmente se dará providencia, e refórma nesta parte, indicaremos os casos em que de justiça deve ser admittido o abandono (tendo o seguro sido feito em regra) e quaes sejaõ os seus effeitos.

O Segurado tem direito de fazer abandono, assim do Navio, como dos effeitos que segurou, nos casos dos sinistros maiores (acontecendo por fortuna do mar) *em que a perda tenha sido total*; e esta por senso mercantil, se entende ser a que excede ametade do valor da cousa segurada. Todos os outros damnos porém naõ saõ reputados senaõ perda parcial, ou *avaria* (1); e em consequencia o Segurado naõ póde constranger ao Segurador a acceitar o abandono, mas taõ sómente tem direito de exigir lhe a indemnizaçaõ do prejuizo, pois do contrario seria muito gravosa a sorte dos Seguradores; naõ podendo entrar em duvida, que soffreriaõ estes vexames intoleravel contra a natureza, e fim do contracto do Seguro, se por quaesquer mediocres, ou insignificantes perdas fossem compellidos a carregar com a pro-

(1) Ord. de Mar. de Fr. Art. 46. Tit. *Des assur.*

propriedade alheia, muitas vezes detrimentosa, e inutil, acceitando huma cessaõ, e abandono forçado, que aliàs he havido por huma acçaõ extraordinaria, e só admissivel nas circunstancias ou de inteira, e absolta perda, ou de hum damno taõ grave, que por elle ficasse desfeito o objecto da especulaçaõ do Segurado, ou a sua propriedade lhe viesse a ser de pouco, ou nenhum uso.

A perda total ou he *real*, e affectiva, ou *legal*, e presumptiva.

Perda real he quando a cousa segurada ou pareceo absolutamente, ou posto se salvasse, e se recobrasse alguma parte, acha-se com tudo reduzida a estado taõ deteriorado, que naõ póde servir ao seu primitivo, e ordinario destino, como acontece no caso de submersaõ do Navio, ou do naufragio, varaçaõ, e encalhe, corrompimento, e dilaceraçaõ das partes essenciaes do mesmo, ou de outros accidentes da fortuna do mar, que o reduziraõ a estado de innavegabilidade, como tempestades, fogo, bombardamento, etc. do que resultasse avariar-se a carga em maneira, que ficasse damnificada em mais de metade do seu valor, ou se constituisse insusceptivel de venda no estado ordinario do Commercio.

Perda legal he a que se presume por Direito Maritimo, e Lei das Nações, posto a cousa segurada exista, e haja esperança de Salvaçaõ, e recobramento. Esta verifica-se nos casos de preza, repreza, detençaõ de Principes, falta de noticias do Navio no tempo assinado pelos Regulamentos de Marinha dos Estados Commerciantes, a que se conformou o Capitulo 19. da Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa. Nestes casos, posto o Segurado naõ tenha perdido irrevocavelmente a sua propriedade (porque póde ser resgatada, salva, reclamada, e restituida, e naquelle ultimo caso he possivel que appareça em algum lugar), com tudo, pela difficuldade, e demora que sobrevem, considera-se perdida pelo que diz respeito ao Segurado; visto que fica entretanto privado da livre disposiçaõ do que he seu; e em consequencia as Leis Maritimas lhe daõ o direito do abandono para a sua indemnizaçaõ immediata. (1)

O abandono póde ser provisorio, ou definitivo: *Provisorio* he o que o Segurado faz de mera prevençaõ, em quanto consulta aos seus interesses, sem exigir, ou acceitar o pagamento dos Seguradores, naõ lhe tranferindo em consequencia o seu direito aos bens sinistrados, na esperança de salvaçaõ, recobramento, e retorno dos mesmos. *Definitivo* he o que effeitua com conhecimento de causa, achando mais avantagem em demandar, e receber logo a satisfaçaõ da importancia do Seguro, transferindo aos Seguradores, feito que seja o pagamento, o dominio dos ditos bens, proporcionalmente ao interesse segurado.

Os casos em que tem lugar a acçaõ do abandono, como a unica que he capaz de encher o interesse do Segurado, se reduzem a seis. 1.º Naufragio absoluto, seja por submersaõ do Navio em mar alto, seja por esbar-

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 18. e 22.

rar, ou despenhar-se sobre algum escolho nas Costas, e Portos. 2.º Varaçaõ em terra, e encalhe com rompimento das partes essenciaes do Navio. 3.º Preza justa, ou injusta. 4.º Detençaõ de Principes. (1) 5.º Innavegabilidade por caso fatal. (2) 6.º Falta de noticias do Navio em hum anno depois da sua sahida nas viagens da Europa, e depois de dous annos nas viagens mais dilatadas. (3)

Em a maior parte dos Regulamentos Maritimos, o direito do abandono he (como já acima se indicou) hum acto de vontade, ou arbitrio da parte do Segurado, e de necessidade da parte do Segurador: supposto pareça em tal materia mais dura a sorte deste, com tudo semelhante disposiçaõ naõ he contraria á justiça, antes conspira ao bem do Commercio; pois, como os Segurados saõ os que especulaõ sobre Navios, e effeitos, cuja propriedade tem adquirido, vem a ser tambem os mais proprios para lhes darem o destino que melhor entenderem nas operações ulteriores ao acontecimento do sinistro; naõ sendo por tanto racionavel que fiquem contra a sua vontade privados do que lhes pertence, quando se contentaõ com exigir a indemnidade por simples acçaõ de avaria.

He porém de notar, que naquelle ultimo caso do §. antecedente, o Segurado he obrigado a fazer o abandono aos Seguradores pelo Capitulo 19. da Regulaçaõ da Casa, como se vê das clausulas finaes, *os Seguradores seraõ obrigados a pagar a importancia dos Seguros, havendo do Segurado cessaõ dos effeitos que segurou.*

Naõ he necessario que o Segurado faça immediato e effectivo abandono, logo que tem noticia do sinistro; básta que denuncie, e intime aos Seguradores a mesma noticia, protestando lhes fazer o abandono em tempo, e modo; porque, muitas vezes os Segurados tem tido que arrepender-se de sua precipitaçaõ nos abandonos, em que os Seguradores consideravelmente ganháraõ. Pelo que convém que dem espaço á deliberaçaõ, e conselho para calcularem nesta parte com prudencia os seus interesses; sendo da sua eleiçaõ, e arbitrio ou fazerem abandono, com conhecimento de causa, ou exigirem dos Seguradores taõ sómente a indemnizaçaõ do damno soffrido, e liquidado, sem lhe cederem a sua propriedade. Este abandono he o que acima chámamos *Provisorio.*

No caso de preza, e detençaõ de Principes, se o Navio aprezado foi relaxado, ou abandonado pelo Aprezador, ou teve arte, e felicidade de escapar-se por fugida, resgate, ou repreza da propria Equipagem, ou da de outro Navio, sem ter havido grave demora, nem ser impedido de seguir o seu destino, dicta a equidade, e bom senso, que nestas circunstancias o Segurado naõ deve ser admittido a fazer o abandono; e que só tem direito de requerer aos Seguradores que lhes compunhaõ o prejuizo, se o houve. O mesmo;

(1) Emerigon. Cap. 12. Sec. 30. e seg.

(2) Ibid. Sec. 38.

(3) Ibid. Cap. 14. Sec. 5.

mo tem lugar no caso de varaçaõ, e encalhe, quando o Navio foi posto a nado pela propria Tripulaçaõ, ou com ajuda dos que concorrem a salval-lo do naufragio; ou ainda que recebesse damno, fosse elle facilmente reparavel no lugar, e pudesse depois continuar na sua derrota.

Esta doutrina he muito racionavel, e seguida em Inglaterra. Alguns Authores, Italianos principalmente, requerem maior rigor, dizem elles, *Sufficit semel extitisse conditionem*, para ter lugar a immediata exigibilidade da quantia segurada, e a consecutiva acçaõ do abandono. Porém sendo o fim do seguro a indemnidade do Segurado, este fim he cheio, e satisfeito, quando o Segurador paga o damno soffrido; e a demora considera-se como nenhuma, se foi pouca, e por ella naõ se desfez a viagem, e destino dos bens segurados.

No caso de detençaõ de Principes, se no curso da viagem as mercadorias se embargaõ, ou o Navio he tomado para as necessidades da Potencia amiga, porém he pago o seu valor, o Segurado nada perdendo, nao tem direito ao abandono, e só póde exigir dos Seguradores o resarcimento do justo preço, se foi lezado pelo embargo, e venda forçada, (1) attendendo-se ao valor liquido que teria a cousa no lugar do destino, deduzindo-se o premio, frete, e mais despezas do costeio, e expediçaõ.

Tem lugar o abandono, ainda que a perda naõ seja total, ou excedente á metade do valor da cousa segurada, se o Segurador consentio nesse encargo por pacto expresso n'Apolice; pois, naõ sendo este illicito, deve ser cumprido; com tanto que a perda proceda de fortuna do mar, e naõ de vicio intrinseco, e corruptivel natureza da cousa segurada. (2)

A arribada do Navio, posto que forçada por necessidade, e justa causa, e qualquer demora do mesmo, antes de chegar ao lugar do destino, naõ he motivo que authorize o abandono a beneficio do Segurado; salvo se a tardança se achar no caso do dito Capitulo 19. da Regulaçaõ dos Seguros desta Praça de Lisboa.

O abandono deve ser puro, e simples, e naõ condicional: deve tambem ser feito do todo, e naõ de parte da cousa segurada, visto ser o seguro hum contracto individuo; salvo nos casos seguintes: 1.º se foi feito o seguro sobre o mesmo Navio por distinctas Apolices, e de effeitos distinctos; v. g. huma tendo por objecto assucares, e outra tabaco; ou posto que se fizesse o seguro por huma só Apolice, com tudo se designou, distincta, e separadamente huma somma sobre os assucares, e outra sobre o tabaco; porque nestas circunstancias os seguros vem a ser distinctos, e diversos; e por tanto o Segurado póde abandonar huns effeitos, e reter os outros. (3) 2.º Se o Segurado naõ segurou toda a propriedade que tinha no Navio, que sinistrou; he evidente que entaõ póde fazer o abandono da par-

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 33.

(2) Emerigon Cap. 17. Sec. 1. §. 2. e Sec. 2. §. 7.

(3) Emerigon Cap. 17. Sec. 6. e 8.

parte segurada até á concurrencia dos riscos que os Seguradores tomáraõ, retendo a outra na parte que lhe fica hum descuberto, a respeito do qual deve ser considerado como Segurador de si mesmo, e naõ póde ser compillado a fazer o abandono della.

Porém se, vindo a noticia da *detençaõ*, e fazendo o Segurado o abandono em tempo, depois sendo desembargado, e dimittido o Navio, chega a salvamento a bom porto, o abandono naõ se revoga, se o Segurado naõ consente. (1)

No caso da innavegabilidade, o Capitaõ, ou Mestre do Navio, e Embarcaçaõ segurada, tendo por aquelle motivo arribado a algum porto, naõ podendo alli fazer os reparos necessarios; ou porque o Navio tendo sido julgado innavegavel pelo Tribunal competente do lugar, naõ admittia concerto convinhavel, pelo seu pessimo estado, ou por naõ achar materiaes, e Artistas convenientes, he obrigado a affretar incessantemente algum outro, podendo achallo; como he optima providencia das Ord. Mar. de Franç. Tit. *do Frete* Art. 11. e todas as despezas ficaõ por conta dos Seguradores. Porém se a carga traspassada daquelle para este Navio chegar ao lugar do destino, os Segurados carregadores naõ podem compellir aos Seguradores a acceitarem o abandono da mesma, se os effeitos naõ tiverem recebido damno além da metade do seu valor. (2)

He de notar que o Segurado naõ póde fazer o abandono por motivo de innavegabilidade, sem que mostre sentença do Consulado, ou Tribunal do porto, onde ficou o Navio, que o declarasse innavegavel, tendo precedido conhecimento de causa, e exame de Peritos. Emerigon Cap. 14. Sec. 2. §. 3. e seg.

Tendo o seguro sido feito em regra (isto he, o seguro propriamente dito, e naõ os de mera aposta) acontecendo os sinistros assima indicados, depois de intimar o Segurado definitivo abandono (naõ por erro, ou falsas novas), os Seguradores saõ obrigados a satisfazer a importancia do seguro ao Portador d'Apolice, legalmente authorizado; e por virtude de tal abandono, adquirem estes o Navio, e effeitos segurados em propriedade absoluta, e inrevocavel, entrando immediatamente em lugar dos Segurados Proprietarios, na parte do interesse que fazia a materia do seguro; ficando-lhes subrogados de pleno direito, como se estes naõ existissem; pertencendo-lhes em consequencia, e na mesma proporçaõ os direitos, proveito, ou perda, resultantes da cessaõ, e transporte da propriedade alheia, de sorte que, se o Navio que se presumia perdido, chegasse depois a bom porto; ou tendo sido aprezado, ou embargado, fosse depois restituido com toda, ou parte da carga; ou havendo naufragado, ou sendo julgado innavegavel, fossem salvos alguns effeitos, os Seguradores podem da maneira dita dispôr do Navio, e mais bens abandonados, e cobrar os fretes das fazen-

das

---

(1) Emerigon Cap. 17. Sec. 4. *in fin.* e Cap. 13. Sec. 30.

(2) Emerigon Cap. 17. Sec. 4. *in fin.* Cap. 14. Sec. 16. §. 5. e seg. e Sec. 38.

das salvas; sendo porém a seu cargo pagar as despezas da salvaçaõ, resgate, reclamaçaõ, recobramento, arribadas forçadas, concerto, ou affretamento de outro Navio, no caso de innavegabilidade, e as soldadas dos Marinheiros, que saõ privilegiadissimas em Direito. Vid. Emerigon Cap. 17. Sec. 6. 8. 9. 11.

O Segurado, depois de fazer definitivo abandono, em tempo, e fórma devida, naõ póde depois recusar a indemnizaçaõ offerecida pelos Seguradores; e menos ainda forçallos a receber a importancia do Seguro, de que tivessem já sido pagos para o effeito de lhe retornarem o Navio, e bens sinistrados, de que se havia ultimado o mesmo abandono. Isto he fundado em justiça, que naõ soffre a contravençaõ ao proprio facto, e igualmente na reciprocidade de Direito, visto que os Seguradores naõ podem antes do definitivo abandono constranger os Seguradores a ceder-lhes a propriedade sobre que versava o seguro.

Acontecendo quaesquer dos sobreditos sinistros maiores, se o Segurado requer logo aos Seguradores o seu pagamento, e estes lho fazem, he escusado dizer que fica obrigado a abandonar-lhes todo o direito que tinha nos bens sinistrados; pois este abandono, ou cessaõ he huma consequencia necessaria da indemnizaçaõ realizada: aliás o Segurado, sendo os bens salvos, resgatados, ou restituidos, viria a locupletar-se com jactura dos Seguradores; o que já mais soffre a justiça, como já se indicou no Capitulo antecedente.

CAPITULO VIII.

Do tempo, e fórma do pagamento da importancia segurada.

O TEMPO do pagamento da importancia segurada naõ he o mesmo em todas as Praças, e depende ou dos Regulamentos de cada Paiz, ou do ajuste das partes.

As Ordenanças de Marinha de França Titulo *dos Seguros* Artigo 44. dispõe: *Se o tempo do pagamento naõ he regulado pela Apolice, o Segurador será obrigado a pagar o seguro tres mezes depois da notificaçaõ do abandono.*

Em Inglaterra o Segurado póde pedir o seu pagamento oito dias depois da certificaçaõ do sinistro.

No nosso Reino o tempo, assim da denúncia, ou notificaçaõ do sinistro aos Seguradores, como do pagamento, acha-se fixo pelos Artigos 14. 15. 19. e 20. do Regulamento da Casa de Seguros. *ib.*

» *Art.* 14. Tanto que o Segurado tiver noticia de alguma perda, a » fará manifesta aos Officiaes da Casa, os quaes faraõ lembrança della, » notando-a com todas as suas circunstancias; e tanto que o Segurado ti- » ver papeis por onde juridicamente conste da perda do seu seguro, os » entregará aos Officiaes da Casa, para estes intimarem aos Seguradores » a dita perda, e os notificarem para o pagamento della, o que naõ po- » derá ser praticado por outros Officiaes, o que Sua Magestade assim permittirá.

» *Art.* 15. Tanto que os Officiaes da Casa forem entregues dos Docu- » mentos, que justificaõ as perdas, os apresentaráõ logo aos Seguradores, » que seraõ obrigados dentro do termo de quinze dias a acabar o exame » delles, e dentro do termo de outros quinze dias successivos a fazerem o » pagamento da perda na presença dos Officiaes da Casa, que lançaráõ o » termo da Quitaçaõ.

» *Art.* 19. Todo o Navio, de que naõ houver noticia, depois de hum » anno de sua sahida para viagem na Europa, e depois de dous annos para » viagens dilatadas, será considerado por perdido, e os Seguradores seraõ » obrigados a pagar a importancia dos seguros, havendo do Segurado cessaõ » dos effeitos que segurou.

» *Art.* 20. Os Seguradores pagaráõ as perdas a 98 por cento, quando » n'Apolice do seguro naõ houver clausula em contrario; porque havendo-a, » se estará pelo que for ajustado.

Em

Em Inglaterra naõ he determinado por Lei o tempo em que o Segurado póde pedir o pagamento da perda, no caso de naõ haver noticia do Navio sobre que se tomou o Seguro. Mas a prática concede seis mezes depois da sua partida, ou depois da ultima noticia que delle se houve para qualquer parte da Europa, e em doze mezes para maior distancia; o que naõ parece sufficiente para as viagens das Indias. He porém de advertir, que, fundando se a necessidade do pagamento do Segurado na presumida perda do Navio, a presumpçaõ deve ceder á verdade, se passado aquelle tempo apparecer salvo o Navio; e em tal caso o Segurado deve restituir o que lhe foi pago individamente, e por mera supposiçaõ errónea. Vide Park Cap. 3. pag. 64. e Cap. 20. Penso porém que cessa esta obrigaçaõ do Segurado, tendo feito o abandono em tempo opportuno, e que nem póde em tal caso constranger ao Segurador a que receba o capital, ou importancia do seguro, que já tivesse sido pago, como fica dito no antecedente Capitulo.

CAPITULO IX.

Das provas necessarias á execuçaõ d'Apolice.

Nos seguros feitos em regra, acontecendo o sinistro, o Segurado naõ póde obrigar em Juizo aos Seguradores a prestarem a indemnizaçaõ sem que prove de modo legitimo: 1.º a perda, sua qualidade, e quantidade: 2.º a existencia da cousa segurada: 3.º o interesse que nella tinha: 4.º a sua exposiçaõ aos riscos maritimos no modo declarado n'Apolice: 5.º o seu justo valor, se naõ se fez logo a sua estimaçaõ na mesma Apolice: 6.º a ordem para o seguro, se foi feito por commissaõ, ou a ratificaçaõ delle, pendendo os riscos, e ignorando-se a sorte da viagem segurada: 7.º a venda, ou cessaõ em fórma dos bens segurados, se o Portador d'Apolice he cessionario dos mesmos.

Nos seguros impropriamente ditos, que vulgarmente na Praça de Lisboa se chamaõ de *pacto expresso*, sujeitos a mil inconvenientes, e que ahi se toleraõ por hum costume abusivo, e detestavel prática, se nas respectivas Apolices estipulou-se a clausula de que os Segurados naõ seriaõ obrigados a apresentar mais que as mesmas Apolices, no caso de sinistro, quando exigem a importancia do seguro, os Seguradores naõ os podem forçar a que produzaõ outros documentos da prova do seu interesse, e do real valor no Navio, e effeitos segurados correspondente á importancia do seguro; tal sendo o ajuste das partes que he licito, se elle naõ importa outra cousa mais

do que huma illimitada confiança, que na época do contracto mostra o Segurador fazer da probidade do Segurado, na racionavel supposiçaõ de que o naõ pertendiaõ enganar, e prejudicar por aquelle pacto, que se deve suppôr dirigido unicamente a guardar se o segredo da negociaçaõ, sem fraude das Leis civis, e essencia do contracto.

Com tudo se os Segurados entenderem que da parte do Segurado houve aquella fraude, e que nenhum interesse legitimo tinha no Navio em que se corrêraõ os riscos, podem resistir ao pagamento; sendo porém a seu cargo provar cumpridamente a mesma fraude, que se naõ presume; e convencendo-a, devem ser relevados da responsabilidade; porque naõ póde haver pacto que faça legitimo o dólo, ou provoque o delinquir.

CAPITULO X.

Da prova da existencia da cousa segurada, e sua exposiçaõ aos riscos maritimos.

TEM-SE estabelecido; e frequentemente repetido em differentes lugares deste Tratado a constante regra, que o seguro he nullo, se naõ existe a cousa segurada, que he o fundamento, e materia do contracto; e se nella o Segurado naõ tem interesse por si, seus Commettentes, e Representantes, no real valor declarado n'Apolice; e que, supposto exista, e pertença ao Segurado, e a sua estimaçaõ tenha sido justa, com tudo o seguro estorna-se, e caduca a Apolice, se a mesma cousa naõ foi exposta aos riscos maritimos; visto que estes constituem o titulo, pelo qual o Segurado tem direito á satisfaçaõ do damno, em caso de sinistro; e o Segurador á exigibilidade, ou retençaõ do premio, no estado de chegada a salvamento do Navio, em que se corre a aventura. (1)

Pelo que, acontecendo a perda, o Segurado naõ póde constranger ao Segurador a prestar-lhe a indemnizaçaõ competente, sem que prove: 1.º que a cousa segurada existia: 2.º que nella tinha legitimo interesse: 3.º que fôra exposta aos riscos maritimos, por sua conta, ou pela dos seus Commettentes, e Representantes, precisamente no mesmo Navio, e especifica viagem declarada n'Apolice.

Se o Seguro he feito do corpo do Navio, e seus apparelhos, naõ ha rigorosamente necessidade de se justificar a existencia do mesmo; porque sendo elle hum objecto real, e publico, naõ tem precisaõ de prova, nem póde dar materia de disputa, senaõ quanto á sua estimaçaõ, que talvez ha-

bi-

(1) Valin Comm. ao Art. 56. 57. 61. Ord. Mar. Fr.

bitrariamente lhe désse o Segurado. Com tudo, como já houveraõ exemplos de carregações faltas sobre Navios que naõ existiaõ, por isso, havendo suspeita de dólo do Segurado, podem os Seguradores exigir-lhes provas directas da existencia do Navio sobre que se tomou o seguro. (1)

Pelas Ordenanças de Marinha de França, Titulo *dos Navios*, Artigo 6. he determinado, que os Officiaes do Almirantado façaõ todos os annos hum registo dos Navios pertencentes á navegaçaõ do Porto. Sem dúvida esta he huma policia muito importante, e necessaria, a fim de saber se o número de vasos, de que se compõe a Marinha Nacional; e em caso de controversia, tirar-se Documento authentico para verificar-se a existencia do Navio.

Na falta deste soccorro faz prova o Acto de propriedade, affretamento, sociedade, feito por Escritura pública, ou particular de Negociantes acreditados.

Quando o seguro he sobre effeitos, ou mercadorias, quaesquer que sejaõ, a principal prova que póde produzir o Segurado, he apresentar o Conhecimento do Capitaõ em fórma; pois este se considera o Documento fundamental, e especifico da carregaçaõ, mas deve elle ser coherente ás declarações d'Apolice nas circunstancias substanciaes da quantidade, e qualidade da cousa segurada, e bem assim do Navio, e do por conta de quem se fez o seguro: aliàs os Seguradores naõ saõ responsaveis. Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 56. (2)

Se os effeitos pertencem ao Capitaõ, ou Mestre do Navio, e Embarcaçaõ, deve-se justificar a compra, e apresentar-se Conhecimento assignado pelo Escrivaõ, e Piloto com a dita exacta coherencia á Apolice. Vid. Ord. Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 62. e 63.

Na falta de Conhecimento (porque este póde ser perdido, ou porque o Capitaõ naõ o tenha querido assinar depois de carregados os effeitos, como tem acontecido por fraude, ou capricho), o Segurado póde fazer prova da carregaçaõ com outros quaesquer Documentos justificativos, e ainda por testemunhas, que em tal caso vem a ser suppletorias, e admissiveis. Os Documentos subsidiarios saõ contas de venda, livros de razaõ, Facturas, Despachos de embarque, e sahida, etc. (3)

O Conhecimento deve ser coherente á Apolice; porque esta coherencia he a unica relaçaõ, e laço civil capaz de fixar a condiçaõ das Partes: do contrario abrir-se-hia a porta ás maiores fraudes: pois, dependendo do Segurado romper o seguro, naõ carregando cousa alguma no Navio designado n'Apolice, se lhe fosse permittido introduzir no Conhecimento outra pessoa, bens, e declaraçaõ do *por conta*, diversamente do expresso na mesma Apolice, estaria no seu arbitrio reclamar, ou rejeitar o seguro segundo o successo; o que repugna aos mais elementares principios de justiça. (4)

(1) Emerigon Cap. 11. Sec. 1. §. 2.
(2) Emerigon Cap. 11. Sec. 2. e 3.
(3) Emerigon Cap. 11. Sec. 6. e 7.
(4) Emerigon Cap. 11. Sec. 4.

Pelo que, se na Apolice especificasse que o seguro he por conta de huma Pessoa, que ahi se nomea, e o Conhecimento foi passado a diversa Pessoa; se os bens segurados foraõ v. g. Caixas de Assucar, e o Conhecimento he de rolos de Tabaco; se o Navio, e seu destino declarado n'Apolice era hum, e o em que se carregáraõ os effeitos constantes do Conhecimento he outro, claro está que os Seguradores naõ podem ser obrigados ao pagamento de qualquer perda; porque fica evidente que, na época do contracto, tinhaõ em vista muito distincto objecto de seguro, do que depois apparece.

Se o seguro foi feito em regra, mas com a clausula *por conta de quem pertencer*, a qualidade da pessoa, a quem se referio o conhecimento, naõ póde obstar ao pagamento da perda; tal sendo o originario ajuste do Segurador, e Segurado; porém se foi com a clausula *por conta da pessoa que se haja de nomear*, o Segurador póde constranger ao Segurado a nomeaçaõ, quando se lhe demanda a perda; e sendo a pessoa nomeada inimigo, ou subdito de Potencia belligerante, naõ he sujeito a responsabilidade alguma. (1)

Ainda que o Conhecimento contenha a clausula, *que diz ser*, a qual diminue muito a fé do mesmo, relativamente á quantidade, e qualidade dos effeitos carregados, com tudo os Seguradores respondem pela importancia d'Apolice; mas saõ fundados a requerer a exhibiçaõ das Facturas, e outros Documentos capazes de verificar a qualidade, e quantidade dos ditos effeitos, para virem no conhecimento do seu legitimo valor. (2)

Em todo o caso o Segurador será admittido a fazer prova contraria ao Conhecimento, e mais Documentos da carregaçaõ, tanto por ercrito, como por testemunhas.

Se n'Apolice houve o pacto expresso de naõ ser o Segurado obrigado, em caso de perda do Navio, a justificar a carregaçaõ, o Segurador naõ póde forçar ao Portador d'Apolice a apresentar o Conhecimento; porque este pacto naõ he illegal; elle equivale á obrigaçaõ de estar o Segurador pela palavra do Segurado, tendo confiança na sua verdade, e credito, na consideraçaõ de que naõ intenta fraudallo, mas taõ sómente occultar o segredo do seu negocio. Porém sendo demandado para pagamento, no caso de perda, póde resistir a elle, se provar que na verdade o Segurado naõ carregára, ou naõ tinha interesse nos bens segurados; e em falta de prova, póde compellillo o juramento judicial; e se este recusa, cessa toda a obrigaçaõ do Segurador. Tendo porém a esse tempo fallido o mesmo Segurado, póde-se, segundo as circunstancias, e sem embargo do pacto d'Apolice, rejeitar o seu juramento, e exigir a prova da carregaçaõ. (3)

O Segurador, que se fez resegurar, naõ póde no caso do sinistro ser obrigado pelo seu Resegurador a justificar a carregaçaõ dos effeitos segurados,

(1) Emerigon Cap. 11. Sec. 4. e Cap. 12. Sec. 20.

(2) Emerigon Cap. 11. Sec. 5. §. 4.

(3) Ibid. Sec. 8.

dos, se na Apolice do reseguro estipulou que naõ seria sujeito a mais do que a mostrar a quitaçaõ, ou recibo do pagamento que elle tivesse feito ao primitivo Segurado, com tanto que elle pagasse em boa fé. O favor do Commercio, e o expediente dos seguros legitima semelhante pacto; e em virtude delle, o Resegurado deve receber o seu embolso da parte dos Reseguradores; e estes, julgado convir lhes, tem seu regresso contra o originario Segurado, se entendem que os podem atacar, e convencer do dolo.

CAPITULO XI.

Da prova do valor da cousa segurada.

AS Ord. Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 56. determinaõ : » Os Segurado- » res sobre a carregaçaõ naõ poderáõ ser constrangidos ao pagamento das » sommas por elles seguradas, senaõ até á concurrencia do valor dos effei- » tos, de que o Segurado justificar a carga, e a perda. E no Art. 64. o va- » lor das mercadorias será justificado por Livros, e Facturas; aliàs far-se-ha » a estimaçaõ dellas, segundo o preço corrente, no tempo, e lugar da car- » regaçaõ, sendo ahi comprehendidos todos os direitos, e despezas feitas » até a bordo, se naõ tiverem sido estimadas na Apolice. (1)

A Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa Art. 21. igualmente dispõe : » Em caso de perda o Segurado sempre será obrigado a justificar o valor dos » effeitos que segurou, e o seguro naõ excederá o valor dos ditos effeitos » com os gastos, e premio; salvo quando o ajuste particular, expressado » na Apolice, derogar este Capitulo.

Alguns Segurados abusaõ desta ultima clausula, fazendo seguros fraudulentos, a que chamaõ *de pacto expresso*, inserindo n'Apolice as clausulas *valhaõ*, *ou naõ valhaõ* os effeitos o declarado n'Apolice *valhaõ mais*, *ou valhaõ menos*: *venhaõ*, *ou naõ venhaõ*, etc. Mas já se mostrou (quando tratámos na segunda Parte dos Seguros de aposta) que taes clausulas eraõ abusivas, sendo postas com designio malicioso. Se tiver havido dolo, a Apolice he nulla. Estas clausulas só podem ter o effeito de exonerar o Segurado da obrigaçaõ directa de justificar por Documentos, e provas proprios o valor da propriedade, de que requereo o seguro; mas naõ lhe podem dar o direito indifinido de o violar a Lei natural do contracto, nem taõ pouco de forçar o Segurador ao pagamento de huma perda inexistente, ou de hum valor arbitrario, e fantastico. Pelo que, sem embargo das ditas clausulas, o Segurador deve ser recebido a dar judicialmente prova contra o Segurado de que naõ

(1) Valim no Art. 56. 64. 65. Emerigon Cap. 9.

naõ se carregáraõ effeitos alguns de sua conta no Navio perdido, ou que era exorbitante o valor declarado n'Apolice, ainda que ahi fosse perfixa a estimaçaõ do mesmo por convençaõ das partes, segundo dissemos na Parte I. Cap. 20. da estimaçaõ da cousa segurada na Apolice.

CAPITULO XII.

Da prova da perda.

PAra ser o Segurador obrigado á indemnizaçaõ da perda, acontecida por fortuna do mar, naõ he necessario que nas provas do sinistro se proceda com o rigor, e solemnidades prescriptas por Direito Civil, bastaõ para isso as de Direito das Gentes, que só exige que se administre justiça ás partes pela verdade sabida, de qualquer modo que ella possa constar, pois as submersões, e incendios dos Navios em mar alto, os naufragios nas costas, e baixos naõ tem muitas vezes outras testemunhas mais que o Ceo, e em algumas occasiões apenas escapa huma, ou outra pessoa, que possa attestar o desastre. A distancia dos lugares, a natureza dos successos, a ignorancia que as gentes do mar tem das formalidades legaes, as circunstancias do facto, que variaõ tanto como os riscos maritimos, forçaõ o Magistrado a ser circunspecto, mas naõ severo, a respeito da qualidade das provas de semelhantes acontecimentos, devendo contentar-se com aquellas que saõ capazes de convencer a toda a pessoa racionavel, e produzir no espirito huma certeza moral. (1)

O sinistro prova-se: 1.º pelo *Consulado*, isto he, a Declaraçaõ, e processo verbal, que o Capitaõ, ou outra pessoa da Equipagem faz perante a Camara do Commercio, Consul, ou Magistrado competente do porto, ou lugar, aonde chegou, ou naufragou o Navio: 2.º pelo depoimento, e justificaçaõ de testemunhas, que presenceassem o sinistro, ou escapassem delle; para o que ainda as pessoas inhabeis em outras causas fazem fé nesta pela difficuldade da prova; e até huma só testemunha basta no concurso de outras circunstancias conspirantes a verificar o successo: 3.º pela notoriedade do facto: 4.º pelos certificados authenticos, ainda dos Tribunaes, Magistrados, e Consules de Paizes estrangeiros, onde primeiro chegasse a noticia, ou se verificasse o infortunio maritimo.

He porém de advertir, que o *Consulado* posto seja nesta materie a mais curial, e relevante das provas, sendo feito em devida fórma, com tudo naõ he a unica que se possa produzir; nem a sua falta descarrega o Segu-

(1) Emerigon Cap. 14. Sec. 1. e seguintes.

guradores da responsabilidade para com o Segurado, se por alguma outra maneira consta da realidade do sinistro; pois, ainda que, por via de regra naõ deva já mais o Capitaõ, ou Mestre de qualquer Navio ou Embarcaçaõ omittir o seu Consulado, logo que chega a qualquer porto, para resalvar os direitos dos Interessados no casco, e carga do mesmo Navio, ou Embarcaçaõ, e a preteriçaõ desta diligencia, faça muito suspeitosa a sua conducta nos Paizes, onde he estabelecida boa policia de portos; com tudo, como em todos os lugares naõ se observa, com a devida exacçaõ, a necessaria regularalidade mercantil das grandes Praças, he evidente que seria huma injustiça excluir o direito dos Segurados, quando requerem a sua indemnizaçaõ, com o pretexto da falta do dito Consulado, se aliàs o sinistro sufficientemente consta por todo outro genero de provas.

He igualmente de notar, que assim como a falta do Consulado naõ grava a quem obteve o seguro, assim tambem a sua existencia, ou producçaõ de qualquer outra prova da parte do Segurado naõ prejudica os direitos dos Seguradores, antes podem estes oppôr todas as excepções legitimas, com que possaõ mostrar a falsidade do Consulado, ou quaesquer Attestações, segundo determina o Art. 61. das Ordenanças de Mar. de Fr. » O Segurador » será admittido a fazer prova contraria ás attestações, e com tudo proviso- » riamente condemnado ao pagamento das sommas seguradas. »

Esta prova contraria do Segurador he da mesma natureza que a prova directa, que o Segurado produz, e he sujeita á prudencia, e religiaõ dos Juizes, que naõ se devem regular pelas subtilezas Forenses, mas pela franqueza, e boa fé mercantil, naõ tendo em vista mais do que a verdade do facto, e a imparcialidade da justiça.

Quando, passado certo periodo de tempo razoado, conforme a longitude das viagens, naõ ha mais noticia do Navio; isto he, nem o Segurado, nem alguma outra pessoa recebeo novas do Navio, considera se este perdido; e tal presumpçaõ legal faz as vezes de prova demonstrativa do sinistro; e he irrecusavel nos Tribunaes. Esta providencia, que he conforme a de todas as Ordenanças maritimas das Praças d'Europa, he tambem dada no Artigo 19 da Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa. » Todo o Navio, de » que naõ houver noticia depois de hum anno de sua sahida para viagem n' » Europa, e depois de dous annos para viagem dilatada, será considerado » perdido, e os Seguradores seráõ obrigados a pagar a importancia dos se- » guros, havendo o Segurado cessado dos effeitos que segurou. »

Este artigo parece deduzido do Artigo 58. das Ordenanças de Marinha de França, que he mais exacto, por fixar a época donde deve principiar se a contar o tempo. » Se com tudo o Segurado naõ recebe noticia alguma de » seu Navio, poderá depois de passado hum anno (contando se do dia da » partida) nas viagens ordinarias, e depois de dous annos nas de longo cur- » so, fazer o seu abandono aos Seguradores, e pedir-lhes o pagamento, sem » que seja necessario produzir attestaçaõ alguma de perda. »

Valim a este Artigo diz, que o dito tempo da prescripçaõ se deve con-

tar

tar do dia da partida, quando depois della naõ houve mais noticia do Navio; aliàs começado em que se recebêraõ as ultimas noticias delle.

Emerigon sustenta que esta doutrina tem igual applicaçaõ ainda a respeito dos Seguros feitos a tempo certo; e que posto o Segurado, passado elle, e naõ tendo noticia do Navio, fizesse novo seguro da mesma somma, haveria o estorno da segunda Apolice, e os primeiros Seguradores ficariaõ responsaveis, sem embargo de se naõ poder demonstrar que o sinistro acontecêra antes, ou depois do tempo do primeiro seguro. (1)

Os Segurados podem por convençaõ expressa na Apolice coarctar aquelle prazo, que induz presumpçaõ legal de perda do Navio; a fim de poderem, no caso do sinistro, obrigar os Seguradores á indemnizaçaõ, logo que expirar o termo em que convierem.

CAPITULO XIII.

Do retorno do premio.

TENDO-SE mostrado o modo, com que o Segurado póde obter sua justiça contra o Segurador na Acçaõ judicial para a indemnidade no caso de perda, quando os riscos effectivamente corrêraõ por conta do mesmo Segurador, passa-se agora a indicar a outra especie de acçaõ, que igualmente lhe compete, e tem lugar contra o dito, estando ainda pendentes os riscos; ou posto que já tivessem cessado, ou acontecesse a perda; com tudo mostra se que, segundo os termos d'Apolice, ou pela dissoluçaõ eventual da mesma, sem fraude do Segurado, o Segurador naõ podia fazer seu o premio do ajuste. He esta huma das materias do Seguro, sobre que frequentemente se tem levantado demandas em Londres entre os Segurados, e Seguradores; o que tem dado occasiaõ a fixarem-se nos Tribunaes os principios que conciliaõ á justiça, e interesse de ambas as partes.

Algumas vezes os Segurados estipulaõ expressamente n'Apolice, que em certas circunstancias, realizadas, ou naõ certas garantias, o Segurador haja de retornar o premio, ou parte delle; como v. g. Se o Navio sahir em Comboi; se sobrevier a paz no curso da viagem; se naõ chegar á certo porto; se naõ effeituar todas as distinctas viagens que se destinavaõ, etc. nestes casos he inquestionavel, que sendo taes pactos, e outros semelhantes, de sua natureza honestos, e formando a Lei do contracto, o Segurado tem direito, e acçaõ ao retorno do premio, que já houvesse sido pago ao Segurador, verificando-se as condições, ou contingencias acauteladas n'Apolice.

Quan-

---

(1) Cap. 14. Sec. 4. sub §. 5.

Quando porém nella se naõ encontra precauçaõ deste genero, a essencia, e fim do contracto decide nesta materia do direito dos Contrahentes.

A Jurisprudencia dos seguros, e o estilo das Praças firma sobre isto quatro regras principaes: 1. O Segurado tem acçaõ para o retorno de todo o premio, ou de parte delle, se o Segurador naõ correo risco algum, ou só correo parte delle: 2. O Segurado naõ tem semelhante acçaõ, nem em todo, nem em parte, huma vez que os riscos começáraõ a correr por conta do Segurador: 3. Se o seguro naõ foi feito em regra, ou se prova fraude contra o Segurado, naõ tem este direito a retorno algum: 4. Em todo o caso de tal retorno, o Segurador póde reter, ou exigir meio por conta da importancia segurada. (1)

A acçaõ do retorno do premio compete ao Segurado contra o Segurador (dentro do termo da prescripçaõ legal) todas as vezes que, havendo-se-lhe pago o premio estipulado n'Apolice, mostrasse depois, que a mesma Apolice se dissolvêra, e rescindíra, sem fraude de quem requerêra o seguro, ou de seus Correspondentes, e Agentes; e se aliàs naõ era já infectada de algum vicio radical, e criminoso, que impedisse desde o seu principio adquirir subsistencia.

Esta acçaõ póde ter por objecto o retorno do premio total, ou parcial.

O *retorno do premio total* tem lugar no caso de inteiro rompimento do viagem, em que o Segurador naõ chegasse a correr risco algum da cousa segurada no Navio designado na Apolice; ou por naõ terem sido ahi carregados, por conta do Proprietario, os effeitos destinados no seguro; ou por terem sido descarregados para terra, ou baldeados para outro Navio; ou por se ter nelles feito embargo do Governo, ou sobrevir outro accidente, e que impedisse a carregaçaõ de taes effeitos, a expediçaõ daquelle primeiro Navio, ainda que isto succedesse por facto naõ fraudulento do Segurado, seus Correspondentes, e Agentes; o que muitas vezes acontece, principalmente quando por precauçaõ, ou por avisos naõ realizados se fez o seguro em huma Praça, de Navios, e bens que se esperavaõ de outra.

As Ordenanças de Mar. de Fr. Liv. 3. Tit. *dos Seguros* Art. 37. assim dispõem. » Se a viagem he inteiramente rompida antes da partida do Na» vio, *ainda pelo facto dos Segurados*, o seguro ficará nullo, *e o Segurador restituirão premio*, á reserva do meio por cento. »

A justiça desta decisaõ he visivel; porque sendo o premio do seguro o preço convencional dos riscos maritimos, segue se, que a effectiva exposiçaõ da cousa segurada a estes riscos fórma o unico titulo, pelo qual o Segurador tem direito de perceber parte dos frutos da especulaçaõ, e capital alheio; vindo por este modo a ser o seguro hum contracto condicional, e só obrigatorio da parte do Segurado, verificando-se a condiçaõ implicita *se o Segurador principiar a correr os riscos da cousa segurada no Navio, e modo declarado n'Apolice.* Do que se deduz, que se elle naõ chegou, a cor-

(1) Baldasseroni Part. 6. Tit. 5.

rer taes riscos, naõ póde reter o premio de que já estivesse embolsado; antes neste caso assiste direito ao Segurado para demandallo, por acçao directa, pelo retorno, ou restituiçaõ de tal premio, como pago sem legitima causa de debito (1); ou repellillo com a excepçaõ do dólo, se elle pertender exigir o que naõ chegou a vencer, á excepçaõ do meio por cento que todavia lhe he devido em razaõ da sua assignatura, pelos justos motivos que já em outro lugar expuzemos, quando tratámos do estorno d'Apolice por falta dos riscos, de que o presente Capitulo he huma consequencia, e ampliaçaõ.

Nesta doutrina he guardada a reciprocidade de direito, e a igualdade da condiçaõ dos Contrahentes; porque, assim como naõ tem sido a cousa segurada exposta aos riscos, o Segurador he izento de pagar a indemnidade promettida na Apolice, pela mesma razaõ tambem o Segurado naõ póde ser compellido a satisfazer o premio do ajuste, antes lhe he devida a acçaõ judicial para o retorno, e embolso do que já tivesse pago por esse titulo, logo que verificar, *em tempo idoneo*, que naõ chegáraõ a ter principio aquelles riscos que constituem a base, e o alimento do contracto.

Tem igualmente lugar o retorno total do premio, ainda no caso de ter sido a cousa segurada exposta aos riscos, se o naõ foi, segundo os termos; ou garantias da Apolice. Pelo que, se se fez o seguro com a garantia v. g. de sahir o Navio em dia certo; e bem assim antes, ou depois de hum dia, ou tempo determinado, ou de sahir em Comboi, ou de levar certo número de peças, e de marinheiros, etc. e na realidade naõ se verificáraõ taes garantias, ou outras semelhantes inseridas n'Apolice, posto sem fraude do Segurado, caducando immediatamente o seguro, naõ sendo já os riscos por conta do Segurador, e cessando em consequencia a sua responsabilidade, como se mostrou na 2. Parte, Capitulo das garantias, ficou igualmente cessando o direito do mesmo á exigibilidade, ou retençaõ do premio promettido: e por tanto, se o Segurador já o tivesse em boa fé pago antes de constar a falta da verificaçaõ das ditas garantias, póde intentar contra o Segurador sua acçaõ para o retorno do mesmo premio, naõ podendo aquelle reservar-se mais do que meio por cento pela sua assignatura, segundo o estilo mercantil.

Quando os Seguradores começáraõ a correr os riscos da cousa segurada no Navio, e modo designado na Apolice, ainda que hum momento depois houvesse alteraçaõ dos termos do contracto, sem consentimento dos mesmos Seguradores, ou sem necessidade, e justa causa, como v. g. deviaçaõ; mudança voluntaria do Navio; separaçaõ espontanea do Comboi garantido; diminuiçaõ arbitraria do número de peças, e pessoas da equipagem, e qualquer outra violaçaõ das garantias d'Apolice, posto tudo isto acontecesse sem fraude do Segurado, com tudo os Seguradores tem direito a totalidade do pre-

(1) *Nihil refert utrum ne ab initio sine causa quid datum sit, an causa, propter quam sum sit, secuta non sit.* L. 4. ff. De condict. sine causa.

premio, visto que se expuzeraõ á sorte da navegaçaõ, e ficaraõ logo sujeitos a prestar a total indemnidade de qualquer perda de fortuna do mar, que pudesse sobrevir immediatamente depois de se fazer o Navio á véla, ou desde o instante, em que os riscos começassem a correr por sua conta, segundo as clausulas d'Apolice: tanto mais que, estando promptos a correr todos os riscos do Navio até o lugar do destino, pelo modo designado no ajuste, que havia já principiado a executar-se a seu perigo, repugna a justiça o serem privados do beneficio do contracto por facto alheio, em que naõ tiveraõ a menor influencia. Esta regra he apoiada pelas Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 27.

» Se todavia a mudança de derrota de viagem, ou de Navio, acontece » por ordem do Segurado, sem o consentimento dos Seguradores, elles se- » ráõ descarregados dos riscos; o que terá igualmente lugar em todas as ou- » tras perdas, e damnos, que acontecerem pelo facto, ou falta dos Segura- » dos, *sem que os Seguradores sejaõ obrigados a restituir o premio, se* » *elles começáraõ a correr os riscos.*

» *Art.* 35. Se a viagem he designada n'Apolice, o Segurador correrá » os riscos da viagem inteira; com condiçaõ porém que, se a sua duraçaõ » exceder o premio limitado, o premio será augmentado á proporçaõ, *sem* » *que o Segurador seja obrigado a restituir parte alguma delle, se a via-* » *gem durar menos.*

» *Art.* 36. Os Seguradores seráõ descarregados pelos riscos, e naõ dei- » xaráõ de ganhar o premio, se o Segurado sem o seu consentimento envia » o Navio a hum lugar mais remoto do designado n'Apolice, ainda que seja » na mesma derrota; mas o seguro terá o seu inteiro effeito, se a viagem » he sómente encurtada. (1) »

Céssa tambem o direito do Segurado ao retorno do premio, no caso da garantia da neutralidade, quando affirmou n'Apolice que o Navio, ou a carga segurada, era propriedade neutral, e depois se convence que o naõ era; ou que elle, ou o Capitaõ do Navio, se comportára no curso da viagem de modo, que, segundo o Direito das Gentes, perdesse o beneficio da sua neutralidade, e fosse aprezado, e condemnado como boa preza: pois, sendo nulla a Apolice pela falsidade original da garantia, (o que he inexcusavel em quem requereo o seguro) o Segurado demandado ao Segurador o premio que já lhe tivesse pago, estando aliàs comprehendido em fraude allegaria em Juizo a propria torpeza; o que he inadmissivel: e ainda constando da verdade da garantia ao tempo d'Apolice, com tudo, se no curso da viagem o Segurado, ou seus representantes, que estaõ a bordo, ou o Capitaõ do Navio, lançaõ ao mar os Documentos necessarios á prova da neutralidade, ou prática outros factos suspeitosos, e injustos, que occasionaõ a preza, e legitimaõ a sua condemnaçaõ, he evidente, que, tendo o Segurador começado a correr os riscos, e naõ lhe sendo imputaveis aquelles des-

(1) Veja-se Valin Comm. a estas Ordenanças.

acertos da dissoluçaõ eventual da neutralidade, que só devem gravar a seus authores, com justiça retem todo o premio recebido em boa fé, e tem direito de demandar por elle ao Segurado, se ainda estivesse por cobrar.

No caso de innavegabilidade do Navio por vicio occulto do mesmo, sendo ignorado por ambos os contrahentes, na época do contracto, como o seguro se annulla, e os riscos nunca pudéraõ ser por conta do Segurador, naõ respondendo em consequencia elle pela subsequente perda, tambem naõ tem titulo para exigir, ou reter o premio; e havendo-o recebido, e Segurado tem acçaõ para o retorno.

O retorno parcial do premio tem lugar precisamente nos casos, e termos do estorno, ou dissoluçaõ parcial d'Apolice, e se funda nos mesmos principios, que deixámos expostos no competente Capitulo, para o qual remettemos ao Leitor. Pelo que o Segurado tem direito de pedir o retorno do premio, proporcionalmente á parte estornada do seguro, feito por huma, ou mais Apolices, logo que mostrar ter sido embarcada taõ sómente parte dos effeitos de sua conta destinados para o Navio alli designado; ou posto fosse embarcada a totalidade dos mesmos, com tudo, ou alguma parte fora, por qualquer motivo, ou accidente, descarregada de bordo, e só a restante exposta aos riscos; ou o seu valor naõ preenchia a importancia das ditas Apolices, naõ havendo sobre isso fraude do Segurado, seus Correspondentes, e Agentes. Assim he justamente determinado nas referidas Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros*, que depois de prohibirem no Art. 22. fazer segurar, ou resegurar effeitos acima do seu valor, por huma, ou mais Apolices, pena de nullidade do contracto, e de confiscaçaõ das mercadorias, dispõem no Art. 23.

» Se todavia se acha huma Apolice feita sem fraude, que excede o
» valor dos effeitos carregados, ella subsistirá até a concorrencia da sua
» estimaçaõ; e em caso de perda os Seguradores seráõ obrigados á mesma,
» cada hum á proporçaõ das sommas por elles seguradas, *como tambem de*
» *retornar o premio*, á reserva do meio por cento.

» *Art.* 24. E se ahi ha muitas Apolices tambem feitas sem fraude, e a
» primeira preencher o valor dos effeitos carregados, ella subsistirá unica-
» mente, e os outros Seguradores sahiráõ do seguro, *e retornaráõ tambem*
» *o premio.*

» *Art.* 32. Se o seguro he feito divididamente sobre muitos Navios de-
» signados na Apolice, e a carga inteira for posta sobre hum só, o Segura-
» dor naõ correrá o risco senaõ da somma que houver seguro sobre a Em-
» barcaçaõ que tiver recebido a carregaçaõ, ainda quando todos os Na-
» vios designados n'Apolice viessem a perder se, *e elle retornará o premio*
» *do excedente* á reserva do meio por cento.

Quando o seguro he feito para distintas viagens, ou esta distinçaõ seja expressa n'Apolice, seja subentendida, e reconhecida pelo uso do commercio, e geral senso mercantil, em alguma especifica viagem segurada, como as de caravana do Levante, as da costa do Malabar, e outras semelhan-

lhantes, que sempre se consideraõ hum aggregado de viagens parciaes, e separadas, dicta a equidade natural, e exige a virtual, e presumida intençaõ das partes, que onde ha na realidade dous, ou mais distinctos pontos de tempos, lugares, e riscos, e só se correraõ parte delles, o Segurador torne tambem parte proporcional dos mesmos. (1)

Por identidade de razaõ deve haver o mesmo retorno parcial, ainda nas viagens inteiras, ou redondas *de premio ligado*, por ida, e volta do Navio, se este chegando ao porto, para o qual foi enviado, toma direcçaõ diversa, e naõ he expedido para o porto donde sahira; devendo ser o retorno da metade, por se considerar pouco mais ou menos igual o risco, tanto da ida, como de volta. Igualmente parece dever semelhante retorno ter lugar nas viagens de hum tempo determinado, em que se estipulou certa quota de premio, a razaõ de cada dia ou mez, em que durar a viagem, sem se designar termo certo da mesma; pois he evidente, que, em tal caso, cada dia ou mez vem a formar huma viagem periodica de distincta duraçaõ, e riscos; mas se he fixo o termo da viagem, ainda que o premio seja estipulado a mezes, com tudo, se ella dura menos, já naõ ha retorno proporcional do premio a respeito do tempo que falta para preencher o designado n'Apolice; tal tem sido a prática de julgar de Inglaterra, segundo o rigor da regra, que naõ ha retorno do premio logo que o Segurador começou a correr os riscos; e as Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 33. acima transcriptas claramente a authorizaõ. (2)

Do exposto se patentea, que o Segurado tem direito ao retorno do premio nos casos sobreditos, naõ constando ter procedido em má fé, e contra as regras do contracto. Do que se deduz que céssa este direito, quando a Apolice he nulla por vício de origem, e fraude real, ou presumptiva do mesmo Segurado, ou de seus Correspondentes, e Authorizados, que para este, e outros effeitos se consideraõ como huma, e a mesma pessoa; e isto acontece: 1. nos seguros feitos contra as Leis do paiz, em que se celebrou, e em que se deve executar o contracto: 2. nos seguros de viagens, e bens prohibidos por Direito das Gentes: 3. quando o Segurado per si, ou seus Representantes, induzio, por dólo intencional, ao Segurador a tomar o seguro, ou exaggerando excessivamente o valor dos bens; ou naõ tendo interesse algum legitimo no Navio, sobre que affectava correr a aventura maritima; ou multiplicando as Apolices pela mesma cousa, para receber, no caso do sinistro, duas ou mais vezes o valor segurado; ou falsificando, mal representando, e occultando as circunstancias substanciaes, que aggravavaõ os riscos do Segurador: 4. quando, supposto naõ haja contra o Segurado prova directa de fraude real, e deliberada, com tudo urge contra elle suspeita de fraude presumptiva no caso das Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 39. » Presumir-se-ha ter o Segurado sabido da perda, e o Segurador

» da

(1) Park pag. 377.

(2) Baldeseroni Part. 6. Tit. 5. §. 39. Park pag. 384. e seg.

» da chegada das cousas seguras, se se acha que do lugar da perda, ou
» do em que apartou o Navio, possa ter sido levada a noticia de hum, ou
» outro successo, antes da assignatura da Apolice, ao lugar em que ella
» foi passada, contando-se a legua e meia por hora, sem prejuizo das
» outras provas, que se puderem produzir. »

He clara a razaõ desta doutrina; porque a Justiça já mais póde patrocinar o dólo, a infracçaõ das Leis, e as convençóes essencialmente injustas; e seria cousa monstruosa tolerar-se, e proteger-se em Juizo o despojo do Segurado, allegando a propria torpeza, e vindo implorar o soccorro das Leis pelo mesmo titulo da violaçaõ dellas.

As citadas Ord. de Mar. de Fr. Art. 41. no caso de fraude do Segurado, naõ só naõ lhe daõ direito ao retorno do premio, sem embargo da nullidade da Apolice, senaõ que o condemnaõ a restituir ao Segurador tudo o que tiver recebido, e além disto a pagar-lhe o dobro do mesmo premio.

Esta regra procede ainda no caso da fraude, ou irregularidade reciproca, isto he, tanto da parte do Segurado, como do Segurador: por exemplo, nas *Apolices de aposta*, sem interesse algum do Segurado; nos seguros de viagens illegaes; nos de bens de contrabando, etc. Supposto o Segurador participe da fraude, e seja cumplice da infracçaõ das Leis naturaes, e civis do contracto, com tudo, se o Segurado se arrepende do primitivo projecto, muda o plano da sua especulaçaõ, se naõ se verificou o embarque dos bens; se se rompeo a viagem do Navio designado na Apolice; se aconteceo outro accidente, que occasionou, ou justifica o estorno, e dissoluçaõ do seguro, naõ tem outro recurso mais do que a honra do Segurador para o reembolsó do premio, que já lhe tivesse pago; e resistindo este, naõ o póde compellir ao retorno de tal premio, nem á indemnizaçaõ da perda no caso do sinistro, porque a Justiça naõ assiste a huma, e outra parte em semelhantes transacçóes, abusivas, nem deve tomar conhecimento de huma causa, em que o Segurado principia por allegar a propria torpeza, e infracçaõ das Leis: e nesta materia tem lugar o axioma do Direito civil, que em igual delicto, melhor he a condiçaõ de quem possue. Em Inglaterra pelo Estatuto de George II. que prohibe as Apolices de aposta, he expressamente disposto que o premio naõ será restituido nos casos em que o mesmo Estatuto annulla o contracto. (1)

Quando o Segurado procedeo em boa fé, e ultimou o seu seguro em regra, e o Segurador ao contrario acceitou com fraude o mesmo seguro, sabendo aliàs da chegada do Navio a salvamento; em tal caso, naõ tendo este corrido risco algum, naõ póde, sem manifesta extorsaõ, exigir ou reter o premio estipulado, nem ainda o meio por cento do estilo da Praça pela sua assignatura: e por tanto ao Segurado, que já o tivesse pago, compete a acçaõ para o retorno do mesmo. As citadas Ordenanças Art. 41. condemnaõ além

(1) Parc. Cap. 19. pag. 372.

além disto ao Segurador a restituir ao Segurado o dobro do premio fraudulentamente recebido.

Tudo o que temos dito do retorno do premio, he igualmente applicavel aos reseguros, e seguros duplicados, que se explicáraõ na Parte I. Cap. 49. e 50. e que saõ sujeitos ás mesmas regras dos seguros simples. Vid. Valin Comm. ás Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 20. 21. 22.

Nos seguros sobre boa, ou má nova, com a clausula *perdido*, ou *naõ perdido*, e outras semelhantes, se a Apolice foi assignada já depois da chegada do Navio a salvamento, ignorando o Segurador, e naõ podendo saber tal successo, naõ tem lugar o retorno do premio; porque se o Navio estivesse perdido ao tempo da subscripçaõ, elle seria obrigado a prestar a indemnidade do Segurado: e por tanto de razaõ he que retenha, e possa exigir o premio em consideraçaõ do qual se expoz aos riscos que se reputavaõ pendentes, sustentado o contracto pela boa fé das partes, e incerteza do estado dos bens que faziaõ o objecto do seguro.

CAPITULO XIV.

Das acções do Segurador contra o Segurado.

O Segurador tem contra o Segurado tres acções Civeis: 1.a para o pagamento do premio: 2.a para o embolso do meio por cento do valor segurado, no caso de estorno d'Apolice: 3.a para repetiçaõ, e reembolso da quantia do seguro, que indevidamente pagou.

A acçaõ para o pagamento do premio he legitima; visto ser derivada da natureza do contracto do seguro, e ajuste das Partes. O Segurador póde propolla immediatamente depois de assignada a Apolice, se por convençaõ ahi expressa, ou pela Lei do paiz, ou pelo estilo da Praça, em que se fez o seguro, tem direito a seu peremptorio embolso: aliás he necessario que espere ou pela cessaõ dos riscos, se o uso admitte essa franqueza, ou pela expiraçaõ do praso que tiver concedido ao Segurado.

Na Praça de Lisboa algumas Companhias concedem o espaço de oito mezes para pagamento do premio, acceitando os Seguradores huma Letra da respectiva importancia a favor dos Seguradores. Em tal caso esta divida, e sua execusaõ rege-se pelas regras ordinarias das Letras de Cambio; pois a estas saõ equiparadas na natureza, e effeitos quaesquer Letras mercantis, a que chamaõ Letras de terra, como dispõe o Alvará de 16. de Janeiro de 1793.

Por

Por consequencia os Seguradores podem demandar aos Segurados, que naõ pagarem no tempo do vencimento de Letra, usando contra elles da acçaõ de Assignaçaõ de dez dias na fórma da Ord. Liv. 3. Tit. 20. §. 15 e Tit. 25. ficando todavia a estes o direito de se opporem com seus embargos, allegando as defezas legitimas, que entenderem lhes assistem para serem relevadas da condemnaçaõ; sendo os principaes: 1.º que tendo o seguro sido feito em regra, houvera estorno da Apolice, sem fraude delles Segurados, seus Correspondentes, Corretores, e Agentes, e que os Seguradores naõ corrêraõ risco nos bens, Navio, e viagem segurada, como se mostrou na Parte II. Capitulo *do Estorno da Apolice*: 2.º que os Seguradores usáraõ de fraude na época do contracto, occultando a circunstancia que já sabiaõ de estar o Navio salvo, e que por isso até devem ser condemnados no dobro do premio, segundo as Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 3,1. 40. e 41.

O Segurado naõ póde recusar o pagamento do premio com o pretexto de que tem de encontrar, e compensar com os Seguradores o pagamento da perda do mesmo, ou outros seguros; porque sendo liquida a divida do premio, naõ se póde a sua satisfaçaõ demorar com outros debitos mais implicados, ou illiquidos; salvo se n'Apolice se estipulou, qne os premios seriaõ compensaveis com o pagamento da perda do valor segurado por essa, ou outra Apolice do Proprietario dos bens.

A acçaõ para o pagamento do meio por cento da importancia do seguro, compete aos Seguradores em todo o caso de estorno da Apolice, se ainda naõ tivesse recebido o premio, antes de se lhe mostrar rescindido o contracto sem fraude do Segurado, e seus Representantes; e havendo-o já recebido, tem direito de reter aquella retribuiçaõ mercantil, pela molestia de fazer assentos, e como devida indemnizaçaõ dos seguros, que talvez deixasse de fazer por se considerar sobre carregado de riscos pendentes.

A acçaõ para repetiçaõ, e reembolso da quantia do seguro indevidamente paga, compete aos Seguradores contra os Segurados em todos os casos em que lhes prestáraõ a indemnizaçaõ de perda, que ou era fantastica, e simplesmente supposta pelos receios do Segurado (o que rarissima vez póde acontecer, pois os Seguradores naõ costumaõ pagar, sem constar por exuberantes provar da realidade da perda no casco, ou carga do Navio), ou era absolutamense indevida; o que acontece: 1.º por haver o Segurado procedido com fraude segurando sem ter interesse, ou occultando, falsificando, ou mal representando circunstancias substanciaes, a fim de induzir os Seguradores em erro, e extorquir-lhes artificiosamente o seguro: 2.º por constar depois, que a Apolice se tinha estornado pelo *naõ cumprimento das condições* tacitas, e virtuaes do contracto, ou pela infracçaõ das expressas garantias d'Apolice. Bem se vê que nestes casos, e outros semelhantes, o Segurado naõ tem titulo para apropriar-se o capital que lhe foi pago em boa fé, mas individamente, e por erro de facto; aliàs locupletar-se-hia com jactura alheia, e até reportaria commodo da propria malicia, e dólo: o que he intoleravel. Esta acçaõ he derivada assim da justiça natural, como do

Di-

Direito Civil. Vide Heinnec. ad Pandect. Tit. *de conditione indebiti*, *et conditione sine causa.*

Todas estas acções competem ao Segurador naõ só contra o Proprietario dos bens segurados, senaõ tambem contra aquelle que requereo o seguro, posto na Apolice declarasse a sua qualidade de simples Commissario, e Procurador; pois assim o exige o interesse do Commercio, e o expediente dos seguros, de que a maior parte se faz por Commissaõ, ou Procuradoria.

CAPITULO XV.

Da interpretaçaõ da Apolice.

MOSTRANDO a experiencia que em grande parte das transacções civis, ainda as celebradas por escritura pública, com a maior boa fé das partes, encontraõ-se depois difficuldades sobre a intelligencia das clausulas das mesmas, seja pela fraqueza do entender humano, seja pela imperfeiçaõ da linguagem (o que he commum a todos os idiomas), seja em fim pela inconveniencia, e impraticabilidade de comprehenderem-se em qualquer avença todas as possiveis circunstancias actuaes, e occurrencias futuras, que seria util antecipadamente expôr, ou prevenir com huma precauçaõ distincta, e inserta no corpo do instrumento do contracto; faz-se por tanto necessario em Juizo, e fóra delle o uso das regras da Hermeneutica juridica, para a acertada interpretaçaõ dos pactos duvidosos, obscuros, e ambiguos; sem o que he difficil naõ perigar muitas vezes o direito dos Contrahentes, que aliàs convem satisfazer-se segundo os dictames da equidade, preenchendo-se o fim ostensivo de suas convenções, para que se sustentem, quanto for possivel, e obtenhaõ o primitivo, e destinado effeito.

Estas reflexões saõ applicaveis, ainda com maior força, ao contracto do seguro; porque, de huma parte o Segurador confia illimitadamente na boa fé, e veracidade do Segurado, que, para resolvello ao seguro, lhe vai propôr factos, que de ordinario estaõ sómente no conhecimento de quem diligencia a Apolice; de outra parte o Segurado muitas vezes faz o seu seguro com pr cipitaçaõ, e soçubrado de receios de perda imminente, o que lhe naõ dá o acordo, e serenidade necessaria para acautelar todas as circunstancias favoraveis a seu interesse, e explicallas com propriedade, e distincaõ na Minuta que offerece para o seguro; do que resultaõ incoherencias, e ambiguidades da Apolice, que depois, no caso de perda, subministra aos Seguradores pretexto para disputarem, com alguma côr de justiça, sobre a valida-

de do contracto. Pelo que na praxe de julgar he indispensavel seguirem-se algumas regras para a interpretaçaõ da Apolice, quando se excitaõ racionaveis duvidas sobre a intelligencia, e extensaõ das suas clausulas. Estas regras devem assentar sobre o irrefragavel principio, que sendo o beneficio do Segurado, e o adiantamento do Commercio, os grandes objectos do seguro; he necessario interpretar as Apolices de huma maneira franca, em ordem a obter estes fins; pois seria absurdo suppôr-se, que quando he segurado o fim, sejaõ com tudo excluidos os ordinarios, e usuaes meios de conseguillo. Eis-ahi as regras em conformidade a este principio. (1)

1.° O seguro sempre se presume feito da maneira que o devia ser; de sorte que, na dúvida, he necessario entender, e explicar o acto em sentido capaz de o fazer valer antes do que o sentido contrario. (2)

2.° Devem-se examinar as palavras, e clausulas da Apolice com o maior escrupulo, e exacçaõ possivel, interpretando-as no seu sentido proprio, natural, obvio, e communmente recebido; pois ellas formaõ a lei da vontade das partes, da qual naõ he licito apartar-se, quando saõ claras, precisas, e sem a menor ambiguidade, e naõ contém absurdo na sua intelligencia, e applicaçaõ. (3)

3.° Deve-se igualmente attender a evidente intençaõ dos Contrahentes, pois esta he a que indica o objecto que tinhaõ em vista na época do contracto, e sobre o qual recahio o seu mutuo consentimento; de sorte que, se a intençaõ de ambas he manifesta, ella deve prevalecer, posto as palavras apparentemente repuguem, pois nenhum acto opéra além da intençaõ das partes. (4)

4.° Naõ se póde estender o seguro de hum caso a outro, nem do seu corpo, ou objecto especifico a outro realmente distincto: assim o seguro do Navio naõ se estende ao de mercadorias, nem o destas ao daquelle, etc.

5.° Havendo ambiguidade nos termos, clausulas, e garantias d'Apolice, e naõ constando do contexto desta, ou de algum modo legitimo, e evidente, como v. g. da *Minuta do seguro*, ou dos assentos do Corretor, a intençaõ das partes, deve-se interpretar o contracto segundo os estilos, usos, e costumes do Commercio em geral, e com especialidade os da Praça, em que se fez o seguro, se ahi algum ha applicavel ao caso em questaõ, relativo á especifica viagem declarada na Apolice, e este se deve seguir, posto o Di-

---

(1) Park Cap. 2.

(2) Emerig. Cap. 2. *Capienda est omnis interpretatio, ut actus potius valeat quam pereat* L. 12. ff. *de Reb. dub.*

(3) Vattel. *Droit. des gens.* Liv. 2. Cap. 17. Echard. *Jur. Civ.* pag. 20. Emerig. Cap. 2. Sec. 7. §. 3.

(4) *In contratibus rei veritas potius, quam scriptura perspici debet non quod scriptum, sed quod gestum est, inspicitur.* Liv. 1. Cap. 3. Cod. *Plus valere, etc. Cum enim sit bonae fidei judicium, nihil magis bonae fidei congruit, quam id praestari, quod inter contrahentes actum est.* L. 11. ff. *de act. empt.*

Direito commum disponha o contrario, por se dever presumir que as Partes entendiaõ conformar-se áquelles usos, ainda que o naõ declarassem. (1)

6.º Deve-se na interpretaçaõ da Apolice prescindir das subtilezas, apices, e rigores de Direito Civil, e escrupulosidades do foro, para unicamente julgar-se do direito das Partes pela verdade sabida; pois o seguro he hum contracto de boa fé, que na dúvida se deve presumir feito com a maior candura, e sinceridade mercantil. (2)

7.º As clausulas geraes devem ser interpretadas na sua generalidade, abraçando todos os casos que podem ahi ser comprehendidos: pois a disposiçaõ geral opéra tanto no genero, como a especial opéra na especie, devendo em tal caso a parte que se sentir prejudicada, imputar a si o naõ ter posto alguma restricçaõ. (3)

8.º Sendo claros os termos do contracto, e a intençaõ das partes conhecida, mostrando-se com tudo que houvera alteraçaõ, ou excesso das garantias, e poderes da Apolice sem consentimento do Segurador, contra o estilo da Praça, ou sem necessidade, e justa causa, a interpretaçaõ d'Apolice deve ser contra o Segurado, em cujo poder estava, quando requereo o seguro, estipular clausulas mais amplas a seu favor. (4)

9.º Se alguma parte oppõe á outra excepçaõ de fraude, e a naõ provar de modo satisfatorio, ainda que appareçaõ indicios, e suspeitas contra a lizura do contracto, he mais humano, e de equidade attribuir qualquer irregularidade antes a erro, e inadvertencia, que a dólo deliberado: *In bonae fidei judiciis, libera potestas permitti videtur judicii ex bono et aequo aestimandi.* Instit. *de act.* §. 30. ... *Placuit in omnibus rebus praecipuam esse justitiae, aequitatisque, quàm stricti juris rationem.* L. 8. Cod. *de Judic.* ... *In dubiis. benigniora praeferenda sunt.* L. 60. ff. *Reg jur.*

(1) Veskett, verb. *Usage.* Esta regra he apoiada pela que se estabelece para todas as causas mercantis no Alvará II. de 16. de Novembro de 1771. §. 5. „ As decisões dos negocios mer„ cantis costumaõ depender muito menos da sciencia especulativa das regras de Direito, e das „ doutrinas dos Jurisconsultos, do que do conhecimento prático, das maximas, usos, e costumes „ do Commercio, etc. He tambem conforme aos principios de Direito Civil, pela generalidade da „ regra dos contractos de boa fé: *Ea, quae sunt moris et consuetudinis in bonae fidei judiciis, debent venire.* L. 31. §. 20. ff. Edilit. Edict.

(2) Emerigon Cap. 1. Sec. 5. e Cap. 20. Sec. 3. Baldasseroni Part. 6. Tit. 12.

(3) Emerigon Cap. 2. Sec. 7. pag. 58.

(4) *In cujus potestate fuit legem apertius conscribere.* L. 39. ff. *de pactis.*

CAPITULO XVI.

Da prescripçaõ das Apolices.

TODAS as Nações, que tem legislado sobre negocios maritimos, considerando que o interesse do Commercio exige liberdade, segurança, e actividade nas suas operações, tem assignado termos breves para os segurados pedirem a indemnizaçaõ das suas perdas, passados os quaes, saõ excluidos de demandarem aos Seguradores, que podem oppôr contra a sua negligencia a excepçaõ de prescripçaõ, ficando exonerados de toda a responsabilidade.

O tempo da prescripçaõ varia segundo o Regulamento de cada paiz.

No nosso Reino o termo para pagamento do sinistro, ou avaria, he determinado no Artigo 18. do Regulamento da Casa do Seguro de Lisboa, *ib.*

» *Art.* 18. Os Segurados devem pedir as suas perdas, tendo Documen-
» tos para as fazerem saber aos Seguradores, dentro de hum tempo limi-
» tado, passado o qual, naõ seraõ admittidos a pedillas; e estas limitações
» seraõ dentro de dous mezes, contados do dia da perda, as que succede-
» rem nas praias, e costas do mar destes Reinos de Portugal, e Algarve.
» Dentro de quatro pediráõ o pagamento das que succederem pelas outras
» costas do mar d'Europa. Dentro de seis pediráõ o pagamento das que suc-
» derem nas Ilhas dos Açores, Canarias, Cabo Verde, Costa de Barbaria,
» Ilhas do Mediterraneo, e Portos do Levante. Dentro de hum anno pedi-
» ráõ o pagamento das que succederem nas Costas do mar de Africa, e
» America, desta parte da Equinocial. E finalmente dentro de dous annos
» pediráõ os pagamentos das que succederem além da Equinocial: o que
» Sua Magestade assim permittirá.

Este Artigo contém huma disposiçaõ muito rigorosa, pouco exacta, e em muitas circunstancias impraticavel; porque he possivel que nas perdas acontecidas nas Costas do mar d'Europa, e muito menos nas do Baltico, principalmente nas viagens á Noruega, e Russia, naõ chegue a noticia do infortunio nos termos alli perfixos. Pelo que exige naõ só a equidade, mas a estreita justiça que semelhante Artigo seja interpretado de modo, que o tempo da prescripçaõ naõ principie a correr do dia da perda, como alli se declara, mas do dia da noticia della, como determina o Artigo 48. das Ordenanças de Marinha de França, e esta sendo pública, e notoria no lugar, em que se celebrou o seguro; naõ bastando a noticia, e conhecimento particular do Segurado, ou d'outra pessoa; salvo se a participou aos Seguradores pela formal notificaçaõ dos Officiaes da Casa dos Seguros: e tal he o costume em França, segundo attesta Pothier, Valin, e Emerigon.

Es-

Este costume he racionavel; porque, sendo o interesse do Segurado naõ perder momento em accelerar-se a dar noticia do sinistro aos Seguradores para haver a sua indemnizaçaõ, he impresumivel que o deixe de fazer logo que tiver certeza do facto; naõ devendo antes della, e só levado de algum rumor vago, ou d'outra participaçaõ informe, precipitar-se a fazer o abandono, que lhe póde ser ruinoso; ou intempestivamente inquietar os Seguradores para o pagamento, antes de ter os Documentos, e meios de produzir as provas justificativas do successo.

Além disto he justo que o Segurado tenha espaço rezoado para diligenciar estas provas depois do recebimento, certeza das noticias, e notoriedade do facto. Tanto mais que a prescripçaõ das Acções legitimas he huma excepçaõ odiosa, que tira ao Segurado hum direito, adquirido por titulo oneroso ao pagamento do premio, que prometteo, ou antecipou, e póde acontecer que, pelo retardamento de avisos dos Correspondentes, ausencia da Praça, em que se fez o seguro, ou outras causas, naõ tenha recebido as noticias em tempo, nem podido aprомptar as provas no curto espaço dos mezes limitados no sobredito Artigo.

Pelo que parece, segundo bem observa Emerigon, que se deveria admittir a prescripçaõ do anno, com o menor termo de se demandar aos Seguradores para o pagamento das perdas dos Segurados.

Quando naõ se recebem noticias do Navio, passado hum anno depois da sahida nas viagens ordinarias, e dous annos nas de longo tempo, presumindo-se com razaõ a sua perda, tem o Segurado direito de demandar aos Seguradores pelo pagamento da importancia d'Apolice, segundo o Artigo 19. do Regulamento da Casa do Seguro de Lisboa; mas ahi naõ se fixa o tempo da prescripçaõ da Acçaõ do mesmo Segurado; nem as Ordenanças de Marinha de França dispõem nesta parte cousa alguma direitamente. Pothier, Valin, e Emerigon saõ de parecer que o lapso daquelle tempo começa da noticia, e certeza da perda; e que passado elle, os Segurados saõ obrigados a demandar os Seguradores dentro dos termos limitados no Artigo 48. e 58. das ditas Ordenanças. Esta opiniaõ he racionavel, e entre nós deve ter lugar como deduzida da letra, e espirito do dito Regulamento.

CAPITULO XVII.

Da execuçaõ judicial nas causas de Seguro.

A Fórma do processo nas causas de Seguro em Lisboa tem por base os Artigos 16. e 17. da Regulaçaõ da Casa. Logo que o Segurado sabe do sinistro, e dentro nos termos prefixos no Artigo 18. e 19. da mesma Regulaçaõ requer o pagemento aos Seguradores, ou aliàs ao Director, ou Caixa da Companhia a isso authorizado, apresentando-lhe os Documentos da justificaçaõ da perda, e mais clarezas necessarias; se elle naõ paga, deve dar por escrito a razaõ de sua dúvida, offerecendo a sua Minuta assignada, para o Segurado deliberar, e responder em sua contraminuta, propondo as razões que entender lhe assistem para exigir a indemnizaçaõ da perda; e naõ se compondo a disputa amigavelmente, procede-se a arbitramento, nomeando cada Parte o seu Louvado, e os Officiaes da Casa dos Seguros terceiro, para se decidir a pluralidade de votos, na fórma do Cap. 16. da dita Regulaçaõ; sendo porém cada hum destes Arbitrios de differente parecer, nomearáõ todos tres quarto Arbitro, que será obrigado a concordar com hum dos tres; e a Sentença he registada em o livro competente da Casa para todo o tempo constar.

Quando o caso em questaõ he omisso no Regulamento da Casa dos Seguros de Lisboa, e nas outras Leis patrias a este respeito, deve se decidir pela analogia da Legislaçaõ Nacional, e pela boa razaõ dos Regulamentos das Nações as mais illuminadas em materia de Commercio; pois na Lei de 18. de Agosto de 1769. §. 9. se manda nos casos omissos seguir como fonte subsidiaria » aquella boa razaõ, que se estabelece nas Leis Politicas, » Economicas, Mercantis, e Maritimas, que as mesmas Nações Christans » tem promulgado com manifestas utilidades do socego público, do esta» belecimento, da reputaçaõ, e do augmento dos cabedaes dos Povos, » que com as disciplinas destas sabias Leis vivem felices á sombra dos » Thronos, e debaixo dos auspicios dos seus respectivos Monarcas, e » Principes Soberanos. »

O Capitulo 24. da sobredita Regulaçaõ da Casa dos Seguros tambem determina o mesmo. » Sujeitaõ-se porém a todas as regras geraes praticadas » nas mais Praças da Europa, encostando-se a ellas quanto for possivel. »

As Sentenças arbitraes consideraõ-se dadas em Juizo provisorio; e he livre ás Partes appellar dellas para a Real Junta do Commercio, a qual deve julgar difinitivamente em ultima instancia sem demora, *procedendo-se na execuçaõ summarissimamente*, segundo o Cap. 17. da Regulaçaõ da Casa; pois

pois (como ahi se diz) *as dilações saõ muito prejudiciaes ao Commercio.* Oxalá porém que tantos exemplos em contrario naõ attestassem, que a prática está remotissima da intençaõ taõ justa do Legislador. He de esperar que aquelle Tribunal delibere, e assente sobre os mais proprios meios de atalhar a trapaça forense, que occasiona intoleraveis demoras no progresso das Appellações, e execuçaõ das Sentenças.

No anno de 1795 em certa causa de seguro entre os Directores da Companhia permanente, e o Negociante José da Silva Ribeiro, que tinha obtido a seu favor Sentença arbitral, de que os Directores appellárao para a Real Junta do Commercio, pertendendo o Segurado que naõ se procedesse nos termos da appellaçaõ sem que os Appellantes depositassem a quantia segurada, ou aliàs se expedisse contra elles Mandado executivo, veio em dúvida no Tribunal se taes appellações deveriaõ ser recebidas em ambos os effeitos, devolutivo, e suspensivo, ou taõ sómente no effeito devolutivo sem prejuizo da execuçaõ; podendo os Seguradores ser constrangidos ao depósito provisional, ou penhora da importancia em que houvessem sido condemnados.

Advogando eu esta causa por parte do Appellado, sustentei, que aquellas appellações se deviaõ receber taõ sómente no effeito devolutivo, segundo os Artigos 61. e 74. das Ordenanças de Marinha de França, e que os Seguradores deviaõ ser obrigados á execuçaõ immediata, por ser essa a natureza de todas as causas summarias, e proceder-se por este modo mais conforme ao fim do contracto do Seguro, espirito da Legislaçaõ patria, e estilo das principaes Praças da Europa. Assim foi determinado por decisaõ da Real Junta de 18. de Janeiro de 1796. que se mandou officialmente intimar ao Provedor da Casa dos Seguros para servir de regra em semelhante materia.

Esta decisaõ foi justissima; e sem dúvida era necessaria para consolidar o crédito da Praça de Lisboa, dando confiança aos Segurados para naõ descorçoarem nas suas especulações mercantis, e ajustes de seguros, com receio de frivolas disputas dos Seguradores.

Se o Segurador que appellar da Sentença arbitral, for condemnado pelo Juizo definitivo da Real Junta do Commercio ao pagamento do seguro, cumpre á justiça que tambem o seja nas perdas, e damnos, e interesses legitimos do Segurado, pela demora do seu pagamento, naõ podendo ser liquidados em menos dos juros da Lei; porque deve-se considerar o capital do Negociante sempre em giro lucrativo, produzindo este fruto civil: tanto mais que tal condemnaçaõ pertence ao Officio do Juiz, segundo declara a Ord. Liv. 3. Tit. 66. §. 1. *ibi.* » Quanto ás custas, frutos, *e interesses*, póde (o » Julgador) julgar aquillo que se mostrar pelo feito que accresceo depois da » lide contestada em diante, ainda que pela parte naõ seja pedido; porque » todas as cousas, que acontecem em Juizo, depois da lide contestada, per- » tencem ao Officio do Juiz, ainda que naõ sejaõ pedidas. »

As Ordenanças de Marinha da Imperatriz da Russia Catharina II. saõ nesta parte muito providentes. Assim determina no §. 187. » Se o Segurado

» ti-

» tiver dado aos Seguradores os competentes avisos respectivamente ao nau-
» fragio, ou outra perda dos effeitos seguros, e naõ se possa provar que o
» naufragio, perda, destruiçaõ, damno, prejuizo, incendio, submersaõ, ou
» qualquer outro infortunio acontecido ao Navio, ou carregaçaõ, procedes-
» se de fraude, e malfeitoria, e sem embargo disso a Companhia de Segu-
» ro naõ satisfazer a perda, segundo o ajuste; se para conseguir o Segurado
» o seu pagamento for obrigado recorrer á Justiça, e esta reconheça que
» com effeito a dita Companhia naõ satisfizera como era obrigada pela sua
» promessa, e trato; neste caso a dita Companhia pagará, além da somma
» total segurada, seis por cento de interesse desde o tempo, que deveria
» ser feito pagamento do principal, e demais todas as perdas, damnos, e
» despezas occasionadas pela demora; e em fim será condemnada em huma
» multa equivalente ao dobro do premio. »

A igualdade da justiça pede, que se o Segurado, naõ estando pela Sentença arbitral, como lhe prescreve o Artigo 16. da Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa, appellar, e decahir, e sua pertençaõ for qualificada de fraudulenta, deverá ser condemnado naõ só nas custas em dobro ou tresdobro, segundo a malicia em que for achado, na fórma da Ord. Liv. 3. Tit. 67. senaõ tambem em mór pena que se considerar condigna, conforme a natureza, e circunstancias do caso, tendo-se por modélo as Ordenanças de Marinha de França Tit. *dos Seguros* Art. 55. » Se o Segurado demandar judi-
» cialmente o pagamento da somma segurada, além do valor dos effeitos,
» *será punido exemplarmente*: e Art. 41. Em caso de prova contra o Segu-
» rado, elle será obrigado a restituir ao Segurador o que tiver recebido, e
» pagar-lhe o dobro do premio. » As citadas Ord. da Imperatriz das Russias assim dispõem no §. 182. » Se para prejudicar a Companhia de Seguro, o
» Segurado ou seu Correspondente, Procurador, Agente, e Corretor usar de
» algum dólo, engano, ou bulra, naõ só decahirá de todo o direito que ti-
» ver ao valor dos effeitos segurados, e ao embolso do premio que já hou-
» vesse pago, senaõ tambem será o caso devassado segundo a ordem judi-
» ciaria, e o culpado punido conforme as Leis. »

E no §. 184. » Se de proposito, e caso pensado, por cubiça, ou por
» outro motivo, e principio, alguem tiver a vilania de damnificar o Navio,
» ou Embarcaçaõ segurada, e destruillo pelo fogo, agua, ou de outro modo,
» naõ só se julgará ter decahido de todo o direito de pedir, e haver o valor
» dos effeitos segurados, e embolso do premio que tiver pago, senaõ tam-
» bem se procederá a devassa do caso, e o delinquente será castigado na
» fórma das Leis. »

CONCLUSAÕ.

Hei por findo este Ensaio sobre hum dos principaes ramos da Jurisprudencia Maritima; e supposto naõ fosse tratado em proporçaõ, a sua utilidade com tudo, como *nihil incoeptum simul et perfectum*, seja licito dizer, que

que ao menos tem a vantagem de franquear alguns conhecimentos, que por extremo influem na marcha, e circulaçaõ do Commercio, o qual, na presente conjuntura, requer ser aviventado, e promovido por todo o genero de meios; sendo hum dos mais efficazes o dos seguros, feitos com discriçaõ, e pureza; conhecimentos, digo, que até agora ou eraõ reconditos nos gabinetes de poucos adeptas da Alchymia mercantil, ou apenas gyravaõ por informes, confusas, e erroneas noções de sua natureza e effeitos. Possa o monopolio das sciencias em geral, e as que dizem respeito á justiça, e economia das convenções sociaes em particular, ser arrancado ás mãos avaras dos que invejaõ, e obstruem os recursos da felicidade do Estado!

A's Pessoas doutas he desnecessario implorar equidade; porque a verdadeira sabedoria he indulgente, e generosa. Naõ tenho a inepcia de arrogar-me a isençaõ de erros, e ainda de faltas capitaes, que desejo corrigir por amor da justiça, e do público. Os que tem sondado a profundidade do Direito, advertindo, que naõ he de leve pezo dirigir a Mocidade no tyrocinio de huma profissaõ, de que depende a propriedade, e credito Nacional, e que versa sobre materias naõ vulgares ao commum dos Negociantes, achando-se submergidas na immensidade, e confusaõ dos Estatutos locaes de diversas Nações, e de contradictorios Arestos, e Decisões dos Escritores, e Tribunaes estrangeiros, haõ de reconhecer o quanto he arduo reduzir a principios, e systema, taõ vagos, e discordantes atomos, que se vem espalhados no vasto espaço de amontoados volumes sobre materias de Commercio, que mais assombraõ, e opprimem, do que allumiaõ, e ajudaõ aos que desejaõ instruir-se com solidez, e brevidade. Penso pois que se reputará de naõ indifferente commodo huma compilaçaõ, que propõe, com alguma ordem, verdades uteis, e de frequente prática nas transacções da vida, tirando-as do cháos de volumosas obras, e constituindo-as ao nivel de todos os espiritos, que se resolverem ao leve trabalho de huma liçaõ passageira: *Tantum rerum series, juncturaque pollet.*

Todavia tendo-me empenhado a proseguir no longo estádio, que me propuz correr, naõ será estranho reclamar dos sabios communicaçaõ de luzes sobre os principios especulativos da sciencia do Commercio; e naõ menos docil a receberei, com prazer e reconhecimento, dos Senhores Negociantes versados nos conhecimentos theoreticos, e práticos da sua profissaõ; pois entendo que he dever impreterivel contribuir cada hum com o seu contingente para a universalidade da instrucçaõ pública, a fim de formar-se o caracter dos que haõ de algum dia suster a esperança, e opulencia da Naçaõ. Se este superficial esbosso incitar maõ habil para dar-lhe o colorido, e sobre taõ imperfeito modélo completar-se obra de trancendente primor, e utilidade, sobeja recompensa terá o zelo, com que me esforcei por abrir a terra, e lançar as primeiras sementes na certeza de que a fecundidade dos engenhos patrios as desenvolverá com a energia, accelerando a fructificaçaõ, fazendo-a substancial, vigorosa, e de proveito incalculavel. Assim se enchaõ os votos de todo o amor da patria.

APPENDICE
DAS
FORMULAS
DE
APOLICES, E LEIS
SOBRE SEGUROS, E MATERIAS CONNEXAS.

Artigos que formaõ a Regulaçaõ da Casa dos Seguros da Praça de Lisboa, propostos, e approvados no restabelecimento da Casa em 1758. e authorizados pelo §. 3. do Alvará de 11. de Agosto de 1791. como parte do mesmo Alvará.

I.

Sua Magestade dará faculdade a todos os Negociantes, assim Nacionaes, como Estrangeiros, estabelecidos nesta Cidade com Casa de Commercio, que forem de boa fama, e credito, de poderem assignar como Seguradores as Apolices dos mesmos Seguros, feitas pelos Officiaes da dita Casa.

II.

Teráõ a mesma liberdade os Negociantes Nacionaes, e Estrangeiros, estabelecidos nas Cidades, Villas, e mais Lugares destes Reinos; e poderáõ por seus Procuradores allistarem-se na Casa, sendo pelos Officiaes da mesma registadas as Procurações; e os Procuradores seráõ fiadores, e principaes pagadores de seus constituintes, pelo que sempre seráõ pessoas abonadas.

III.

Os Negociantes, que quizerem ser admittidos como Seguradores, seráõ obrigados a apresentarem-se na Casa, para se allistarem, assignando seus nomes no Livro do Registo, e se sujeitaráõ a estas Regulações; mas os Negociantes de fóra, mencionados no Capitulo antecedente, se poderáõ allistar por seus Procuradores.

IV.

Sómente os que tiverem assignado no Livro do Registo da Casa, poderáõ assignar as Apolices dos Seguros.

V.

Nenhum Segurador poderá assignar por conta de Companhias, ou Casas de Seguro Estrangeiras, ou por conta de Seguradores particulares de fóra do Reino.

VI.

Sómente será válido aquelle Seguro, que for registado pelos Officiaes da Casa em os Livros della; e haverá Sua Magestade por nullos, e sem validade todos os Seguros, que de outra maneira se fizerem, mandando proceder com todo o rigor das Leis contra quaesquer pessoas, que fizerem Seguros de outra maneira, impondo lhes o castigo que entender, a evitar a contravençaõ do que fica dito.

VII.

Para facilitar, e dar toda a commodidade, que se póde aos Seguradores assistentes nesta Corte, permittirá Sua Magestade possaõ assignar as Apolices dos Seguros por Procuradores; e para este effeito teráõ as Procurações feitas pelos Officiaes da Casa, e lançadas em Livro, e ficaráõ os Constituintes obrigados, como se pessoalmente tivessem assignado as Apolices do Seguro.

VIII.

Ficará na liberdade do Segurado escolher entre os Seguradores os que mais quizer, e contratar as Condições de seu Seguro como lhe parecer, e seráõ válidos, depois que forem registados pelos Officiaes da Casa.

IX.

Quando succeder que entre o tempo da proposta de hum Seguro, e assignatura da Apolice chegue a salvamento a embarcaçaõ, ou a noticia da perda della, neste caso determinaráõ os Officiaes da Casa a validade, ou invalidade do Seguro, pois só elles saõ os que podem affirmar se estava acceitado o Seguro, ou naõ.

X.

Os Seguros assignados por huma Sociedade seráõ pagos pelo Corpo da mesma Sociedade, e cada hum dos Socios ficará tambem *in solidum* obrigado ao pagamento.

XI.

Quando a Sociedade correr em hum expresso nome, e Companhia, e o Socio expressado naõ se ache nos termos de poder pagar as perdas do Seguro, será obrigado a manifestar aos Officiaes da Casa os titulos, que constituem seus Socios; e estes seráõ obrigados ao pagamento; e succedendo ser fantastica a expressaõ de Companhia, como algumas vezes succede, Sua Magestade haverá por bem que se castigue o Segurador, como lhe parecer, pelo engano.

XII.

Todo o Segurador, que naõ tiver conhecido Socio, naõ poderá ausentar-se deste Reino por pretexto algum, sem primeiro dar fiança aos Seguros que tiver assignado; e assignará o fiador no Livro da Casa, obrigan-

gando se á satisfaçaõ das perdas, e em tudo representará o Segurador que abona.

XIII.

Morrendo Segurador, que naõ tiver Socios, seus Herdeiros noticiaráõ o falecimento na Casa; e naõ poderáõ dispôr dos bens da Herança, sem primeiro se obrigarem por hum Termo feito pelos Officiaes da Casa, e debaixo de boa caução ao prompto pagamento das perdas que houver, ou possa haver nos Seguros, que o defunto tivesse assignado. E sendo os Herdeiros menores, seus Tutores, ou Curadores se obrigaráõ por elles; e toda a alheiaçaõ dos bens da herança, que se fizer antes destes procedimentos, haverá Sua Magestade por nenhuma, e sem effeito.

XIV.

Tanto que o Segurado tiver noticia de alguma perda, a fará manifesta aos Officiaes da Casa, os quaes faráõ lembrança della, notando-a com todas as suas circunstancias; e tanto que o Segurado tiver Papeis, por onde juridicamente conste da perda do seu Seguro, os entregará aos Officiaes da Casa, para estes intimarem aos Seguradores a dita perda, e os notificarem para o pagamento della; o que naõ poderá ser praticado por outros Officiaes, o que Sua Magestade assim permittirá.

XV.

Tanto que os Officiaes da Casa forem entregues dos Documentos, que justificaõ as perdas, os apresentaráõ logo aos Seguradores, que seráõ obrigados dentro do termo de quinze dias a acabar o exame delles, e dentro do termo de outros quinze dias successivos a fazerem o pagamento da perda na presença dos Officiaes da Casa, que lançaráõ o termo da Quitaçaõ.

XVI.

Quando houver dúvida entre o Segurado, e Segurador, de sorte que naõ se faça o pagamento no referido termo de quinze dias, permittirá Sua Magestade, que cada hum dos dous possa nomear seu Louvado, e os Officiaes da Casa hum terceiro, e prevalecerá a pluralidade dos votos; e sendo cada hum destes tres Arbitros de differente parecer, nomearáõ todos tres quarto Arbitro, que será obrigado a concordar com hum dos tres; e estaráõ as partes pelas Sentenças, as quaes seráõ lançadas em Livro, para a todo o tempo constar dellas na Casa.

XVII.

Estaráõ as partes pelas Sentenças arbitraes, das quaes se poderáõ appellar para o Tribunal da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçaõ destes Reinos, e seus Dominios, para julgar em ultima Instancia sem demora; e o Desembargador Conservador da mesma Real Junta mandará proceder na execuçaõ da Sentença summarissimamente, pois as dilações saõ muito perjudiciaes ao Commercio.

XVIII.

Os Segurados devem pedir as suas perdas, tendo Documentos para as fazerem saber aos Seguradores, dentro de hum tempo limitado, passado o

qual,

qual, naõ seráõ admittidos a pedillas; e estas limitações seráõ dentro de dous mezes, contados do dia da perda, as que succederem nas Praias, e Costas do mar destes Reinos de Portugal, e Algarve. Dentro de quatro pediráõ o pagamento das que succederem pelas outras Costas do mar da Europa. Dentro de seis pediráõ o pagamento das que succederem nas Ilhas dos Açores, Canarias, Cabo Verde, Costa de Barbaria, Ilhas do Mediterraneo, e Portos do Levante. Dentro de hum anno pediráõ o pagamento das que succederem nas Costas do mar de Africa, e America, desta parte da Equinocial. E finalmente dentro de dous annos pediráõ os pagamentos das que succederem além da Equinocial: o que Sua Magestade assim permittirá.

XIX.

Todo o Navio, de que naõ houver noticia, depois de hum anno de sua sahida para viagem na Europa, e depois de dous annos para viagens dilatadas, será considerado por perdido, e os Seguradores seráõ obrigados a pagar a importancia dos Seguros, havendo do Segurado cessaõ dos effeitos que segurou.

XX.

Os Seguradores pagaráõ as perdas a 98. por cento, quando na Apolice do Seguro naõ houver clausula em contrario; porque havendo-a, se estará pelo que for ajustado.

XXI.

Em caso de perda, o Segurado sempre será obrigado a justificar o valor dos effeitos que segurou; e o Seguro naõ excederá o valor dos ditos effeitos com os gastos, e premio, salvo quando o ajuste particular expressado na Apolice derrogar este Capitulo.

XXII.

Quando nas Apolices dos Seguros naõ houver convençaõ a respeito das avarias, estas seráõ reguladas na fórma seguinte.

Toda a qualidade de Paõ, Legumes, e Frutas he izenta de avaria ordinaria, por serem generos corruptiveis por natureza; naõ seráõ porém estes ditos generos izentos das avarias geraes.

As avarias em Peixe, Assucar, Tabaco, Linho, Linho Canhamo, Pelles acamurçadas saráõ pagas pelos Seguradores, excedendo 10. por cento.

As avarias em todos os mais generos de fazendas, corpos de Navios, e seus apparelhos seráõ pagas, excedendo 3. por cento.

Naõ se pagaráõ avarias de cousas liquidas, sendo causadas por defeito das vasilhas, e sómente se pagaráõ no caso de naufragio, ou varaçaõ.

XXIII.

Os Seguradores naõ seráõ obrigados ao abandono dos effeitos segurados, salvo quando na Apolice do Seguro se fizer expressa mençaõ desta clausula; e o Segurado, ou outra qualquer pessoa, tem plena authoridade para fazer o que julgar mais conveniente a beneficio dos effeitos, salvando se, e transportando os ou ao porto destinado, ou a outra parte, ou vendendo-os no lugar do naufragio, tudo a risco dos Seguradores, a quem se dará conta.

XXIV.

Sómente se sujeitaõ os Seguradores á rebeldia de Patraõ, quando na Apolice do Seguro expressarem esta circunstancia; sujeitaõ-se porém a todas as regras geraes praticadas nas mais Praças da Europa, encostando-se a ellas quanto for possivel, com as quaes se conformaráõ os Arbitros nas suas decisões.

Theotonio Gomes de Carvalho.

Ap.

Appendice á Parte I. Cap. 5. N. 1.

Formula das Apolices de Seguros de Lisboa.

N.º

COMPANHIA DE SEGUROS,

Denominada - - - - - - - -

A Companhia de Seguros - - - - por intervençaõ de seus Directores, e debaixo da firma de - - - - - e Companhia, com plenos poderes de todos os Interessados, seguramos a - - - - - - - por conta de - - - - - - de tal porto - - - para tal porto - - - no Navio - - - - - - Capitaõ - . - - - - - a quantia de - - - - - - - valor de - - - - - - - carregado a bordo do dito - - - - - - - livre de avaria ordinaria - - - - - - -

para corrermos os riscos, sendo de quaesquer generos, desde que forem embarcados nas praias para se conduzirem a bordo do Navio até serem postos em terra no porto do seu destino; e sendo do casco, e apparelhos do Navio, desde logo que tiver suspendido a primeira ancora para velejar até passarem vinte e quatro horas contadas do momento em que der fundo no porto, onde finda a viagem. E saõ os riscos que tomamos os de mar, ventos, tempestades, naufragios, varações, abordagens, mudanças forçosas de derrota, de viagem, de Navio, alijações, fogo, preza, e pilhagem, represalias, detenções de Principes, declarações de guerra, e todos os casos cogitados, e naõ cogitados, de que possa resultar prejuizo ao Segurado, excepto rebeldia de Patraõ, e abandono dos generos segurados.

No caso de naufragio, ou varaçaõ, damos pleno poder ao Segurado, e na falta delle, ou Procurador seu, a qualquer Pessoa para zelar, e beneficiar os generos segurados, e os fazer transportar por nossa conta, e risco ao porto do seu destino; e sendo necessario, ou avantajoso, vendellos, e remetter-nos por nossa conta, e risco o seu liquido producto; e nos obrigamos a estar pelas contas, que a este respeito nos forem dadas, sendo claras, juradas, e assignadas pelo executor, qualquer que seja, destas operações,

ções, ou as contas nos venhaõ remettidas em direitura, ou ao Segurado, o qual nesse caso nos deverá apresentar as originaes, jurando serem as mesmas que recebeo.

No caso de perda, que Deos naõ permitta, promptamente a pagaremos logo que nos for demonstrada; a saber: sendo perda total, a noventa e oito por cento; sendo avaria grossa, sem abatimento; e sendo avaria ordinaria, pagaremos a diminuiçaõ do valor, que por ella tiverem os generos segurados, cuja diminuiçaõ se conhecerá na avaria parcial, comparando os generos avariados com os naõ avariados: e na avaria universal, comparando o seu valor existente com o primeiro valor, e gastos constantes das facturas originaes, que seráõ jurados.

Em tudo o que vai aqui declarado nos conformamos Nós e o Segurado (ainda que naõ assigne esta Apolice) ás vinte e quatro condições, que regem a Casa dos Seguros, authorizados pelo Alvará de onze de Agosto de mil setecentos noventa e hum, que as confirmou; e na fórma dellas se poderáõ pôr ás clausulas aqui expressadas as excepções, em que comnosco forem de acordo os Segurados, obrigando-nos por todos os nossos bens, e de nossos Socios a responder pela quantia de - - - - fundo da mesma sociedade, e na conformidade das nossas condições, e addicionamento registado na Casa dos Seguros ao inteiro cumprimento de tudo que vai escrito, e assignado. E ajustamos o premio do Seguro - - - por cento. Lisboa aos - - do mez de - - - - - - de etc.

E eu Rafael Lourenço Peres, Escrivaõ Proprietario dos Seguros, dou fé passar na verdade o contendo nesta Apolice, e reconheço serem os proprios Seguradores que a assignáraõ. Lisboa ut supra.

Rafael Lourenço Peres.

Esta Certidaõ eu sobredito Rafael Lourenço Peres, da Apolice original, a que me reporto, e fica em meu poder, fiz escrever, subscrevi, e assignei.

Rafael Lourenço Peres.

Appendice á Parte I. Cap. 5. N. 2:

LISTA

Das negociações, que para serem válidas em Juizo, devem ser escritas em Papel Sellado com a taxa determinada no Alvará para o papel de Hollanda, ou estas sejaõ manuscriptas, ou impressas em toda, e qualquer qualidade de papel.

LEtras de Cambio.
Letras de terra.
Letras de risco.
Conhecimentos.
Apolices de seguro, ou de outra qualquer natureza.
Affretamentos.
Protestos.
Manifestos.
Facturas.
Attestações das Fabricas.
Recibos, Obrigações, e contractos do Commercio.
Arrendamentos, e Recibos de Casas.
Provisões, e Alvarás.
Letras de ordem, e cautelas, que servem para segurar, remetter, e entregar dinheiro, ou encommendas pelos Correios, Estafetas, ou por outra qualquer pessoa.

Palacio de Quéluz a vinte e dous de Julho de mil setecentos noventa e sete.

Marquez Mordomo Mór.

Ap-

Appendice à Parte I. Cap. 8, N. 1.

N.

RECEBEMOS do

para servir de premio de seguro, e de commissaõ de

o qual seguro nos obrigamos a mandar fazer fóra deste Reino em qualquer das Praças, onde he costume segurar; pelo que recebemos de nossa commissaõ a razaõ de meio por cento, acima incluida, pela qual ficamos obrigados desde hoje a expedir, e mandar as ordens para se fazer o dito seguro, o qual será feito com todas as condições, e clausulas da Apolice geral da Casa dos Seguros, desta Cidade; e no caso de perda, (o que Deos naõ permitta) se pagaráõ noventa e oito por cento: e para mais firmeza obrigamos nossas pessoas, e bens, como fiadores, e principaes pagadores dos Seguradores. Lisboa em

Pelo premio de	$	p. C.to	$
Pela commissaõ - - - - - - - -	a	p. C.to	$
			$

Appendice á Parte I. Cap. 8. e 13. N. 2.

Collecçaõ I. á Ord. Liv. III. Tit. 59.

Das provas que se devem fazer por escrituras publicas.

Ao §. 19.

ALVARÁ,

Em que se determina que o Corretor dos Seguros possa denunciar as penas, em que incorrerem os Seguradores, e que se tire devassa dos que fazem Seguros fóra da Casa delles.

Liv. da Chancel. mór dos Offic. e Mercês, fol. 374. vers.

N.º 1. EU ELREI Faço saber que Antonio Rabello da Fonseca, Provedor, e Corretor dos Seguros desta Cidade, e Reino, Me representou por sua petiçaõ, que para segurança dos negocios, e ajustamento dos Seguros, era o dito Officio de Corretor delles o mais util, e necessario nas Republicas, por cuja razaõ lhe constituira o Direito salario, que se costumava chamar Proxenetico; e na creaçaõ e Carta do dito Officio fora Eu servido declarar que haveria de seu salario meio por cento á custa dos tomadores; e que neste negocio naõ entenderia outra alguma pessoa, correndo todos os Seguros, que se fizessem pelo Corretor, e em outra fórma seriaõ nullos, posto que fossem lançados em Livro de Notas; e para melhor expediçaõ dos negocios se creára tambem o Officio de Escrivaõ dos Seguros, e se deputára casa, aonde se fizessem, e assistissem; e devendo se inviolavelmente observar esta Resoluçaõ, se naõ guardava, e se faziaõ os Seguros fóra da Casa dos Officiaes delles, em cujo fundamento se queixáraõ seus Antecessores; e por Alvará de 1641. cuja copia offerecia, se estabelecêra que as pessoas, que se intromettessem a fazer os ditos Seguros, seriaõ condemnadas nas penas de degredo, e dinheiro que parecesse aos Julgadores, a que o conhecimento pertencesse, os quaes tirariaõ devassa das taes pessoas, na fórma em que tiravaõ as geraes; e particularmente faria esta diligencia o Corregedor do Crime da Rua nova, que publicaria o dito Alvará na mesma rua, para que viesse á noticia de todos. E por Provisaõ de 1660, de que tambem juntava a copia, se mandára que toda a pessoa, que fizesse Seguros fóra da Casa, e Livro delles, sem serem assignados pelo Provedor, e Corretor, incorresse no perdimento da quantia principal dos ditos Seguros, ametade para as despezas da guerra, e a outra ametade, huma parte para o accusador, e outra para os Cativos; e a dita pena se executaria, como Fazenda Real, de que se fixariaõ Editos para chegar á noticia de todos. E porque se naõ guarda-

vaõ

vaõ os sobreditos Alvarás, e Provisões, encontrando-se a sua disposiçaõ sem temor das penas; e os Homens de Negocio costumavaõ fazer seguros fóra da Casa, e Livro delles, como de presente fizera Joaquim de Boussay e Isaac Burger, hum seguro fóra da Casa, de hum conto e setecentos mil reis; e Nicoláo Meiraõ outro seguro da quantia de mil cruzados, e nesta fórma se faziaõ outros muitos, de que naõ tinha clareza, por se fazerem em segredo; e nem ainda dos dous referidos a teria, se os Seguradores os naõ puzessem em juizo para pedirem o premio, por se haverem perdido os Navios; no que Eu devia prover, mandando que toda a pessoa de qualquer qualidade que fosse, que fizesse Seguros fóra da Casa, e Livro delles, sem intervençaõ do Corretor, incorresse naõ só nas penas declaradas nos ditos Alvarás, mas nas que Eu fosse servido resolver, applicadas, huma parte para quem denunciasse, e as tres para a minha Fazenda, que se cobrariaõ executivamente, como Fazenda Real, pelo Ministro que Eu fosse servido nomear para executor desta pena, e para tirar devassa cada tres mezes, ficando Juiz privativo desta materia, para conhecer, e dar livramento aos culpados, com inhibiçaõ de todos os mais Julgadores criminaes, e civeis, ordenando-se a estes debaixo das mesmas penas naõ admittissem acçaõ alguma em Juizo sem Certidaõ do Escrivaõ da Casa dos Seguros, por que constasse dos livros foraõ feitos nella, pois só a si se poderia evitar este damno, procedendo-se com toda a segurança no ajustamento dos Seguros; e que estas penas se observassem, assim com os Segurados, como com os Seguradores, Me pedia lhe fizesse mercê conceder Alvará, na fórma referida. E visto o que allegou, informaçaõ que se houve pelo Corregedor do Crime da Cidade, Antonio Rodrigues de Araujo, e resposta do Procurador da Coroa, a que se deo vista: Hei por bem, que a pena imposta ao Segurado comprehenda aos Seguradores; e cada hum delles fique obrigado *in solidum*, assim o Segurador, como o Segurado: e que além desta pena pecuniaria, tenhaõ dous annos de degredo para Africa, que nos Alvarás antecedentes se deixava no arbitrio dos Julgadores: e que os Corretores dos Seguros, e seu Escrivaõ possaõ denunciar em qualquer Juizo, por evitar a contenda das Jurisdicções das Conservatorias dos Estrangeiros, o que tambem poderá fazer qualquer outra pessoa pelo interesse, que os mesmos Alvarás lhe concedem. E mando ao Corregedor da repartiçaõ da Rua nova, que com todo o cuidado tire cada anno huma devassa sobre este particular, e mande fixar Editaes publicos da pena que de novo mando declarar: e que em nenhum Juizo se possa admittir acçaõ sobre materia de Seguros, sem Certidaõ authentica de como foi feito na Casa delles. E este Alvará se cumprirá como nelle se contém; e valerá, posto que seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo da Ordenaçaõ do Liv. 2. Tit. 40 em contrario. E pagou de novos direitos quatrocentos reis, que se carregáraõ ao Thesoureiro delles a fol. 54. do Liv. 5. de sua receita. *Luiz Godinho de Niza* o fez em Lisboa a 22. de Novembro de 1684. *José Fagundes Bezerra* o fez escrever.

REI.

AL-

A L V A R A',

Sobre a mesma materia.

Liv. da Chanc. mór dos Offic. e Mercês, fol. 172. vers.

N.º 2. EU ELREI Faço saber aos que este Alvará virem, que requerendo-me por suas supplicas os Consules das Nações Estrangeiras, e Homens de Negocio desta Praça, assim das mesmas Nações, como naturaes deste Reino, lhe fizesse mercê mandar que o Alvará de 22. de Novembro de 1684. que fui servido conceder ao Provedor, e Corretor dos Seguros, para que nenhuma pessoa pudesse fazer, nem tomar Seguros sem a sua intervençaõ, e sem lhe pagar o seu salario, declarando naõ só que fossem nullos, os que se fizessem em outra fórma, mas que assim os Segurados, como os Seguradores incorressem nas penas crimes, que o dito Alvará comminava se naõ executasse; mandando que o Corregedor do Crime da repartiçaõ da Rua nova naõ procedesse pela devassa, que estava tirando em execuçaõ delle: Mandei tomar informaçaõ pelo Desembargador Valentim Gregorio de Rezende, Corregedor do Civel da Corte; e pelo que della constou, e da resposta, que deo o dito Provedor, e Corretor dos Seguros, sendo ouvido, e vista a fórma dos Alvarás, que ajuntou, passados sobre este particular, nos quaes se tem acudido a tudo, e dado providencia a todas as duvidas, que se podiaõ offerecer; e se deverem observar pontualmente, por do contrario resultarem grandes inconvenientes ao Commercio, e bem público, e ainda prejuizo ao dito Provedor, e Corretor, que tem direito adquirido nos ditos Alvarás, que se naõ devem alterar: Hei por bem que na fórma delles se continuem as devassas; e que, havendo dúvida, ou contendas sobre a observancia dos Seguradores, e satisfaçaõ dos premios, requeiraõ as partes queixosas aos Ministros, a quem toca, nomeados nos taes Alvarás. E este se cumprirá, como nelle se contém, e valerá, posto que seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo da Ordenaçaõ do Liv. 2. Tit. 40. em contrario. E pagáraõ-se de novos Direitos 540. reis, que se carregáraõ ao Thesoureiro delles a fol. 74. vers. do Liv. 3. de sua receita. *Luiz Godinho de Niza* o fez em Lisboa aos 29. de Outubro de 1688. *José Fagundes Bezerra* o fez escrever.

R E I.

Ap-

Appendice á Parte I. Cap. 13.

EU A RAINHA Faço saber aos que este Alvará virem: Que havendo-me representado Francisco Antonio da Cunha e Uzeda, Proprietario encartado do Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros da Praça desta Cidade, que achando se sem filhos, e impossibilitado pelas suas molestias de servir o mesmo Officio, se propunha a renunciallo debaixo de certas condições, e pensões, que se lhe offereciaõ, com as quaes naõ só se desonerava das Execuções, e dividas, em que se achava empenhado, e a que naõ podia supprir a terça parte do rendimento, que percebia do Serventuario; más asseguravaõ, em quanto vivo fosse, a sua decente sustentaçaõ, e pela sua morte a de sua mulher, e cunhada: Pedindo-me que Eu houvesse por bem conceder lhe a graça para poder fazer a sobredita renúncia. E tendo em consideraçaõ, que o Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros he de summa importancia, e de pública utilidade, e que da aptidaõ, intelligencia, e probidade de pessoa que o servir, depende a boa ordem, crédito, e reputaçaõ da Casa dos Seguros, taõ util, como necessaria ao Commercio, e Navegaçaõ das Praças destes Reinos, e seus Dominios; sendo por isso este Officio da classe daquelles, que requerem sciencia, e industria propria, e pessoal, para ser considerado, e regulado nas mesmas circunstancias, e disposições do Titulo quarto da Carta de Lei de vinte e dous de Dezembro de mil setecentos sessenta e hum, que estabeleceo, e declarou a natureza dos Officios da Minha Real Fazenda: Tendo outrosim em consideraçaõ a idade avançada do Supplicante, e o estado da sua saude, que naõ o habilitaõ para servir hum taõ importante Officio, de que lhe falta a prática de tantos annos, e que por isso o constitue nos termos de Eu prover em publico beneficio, ainda que elle naõ o pedisse, ou repugnasse: Provendo a todos estes respeitos, Sou servida de declarar, e ordenar o seguinte.

Primò: Declaro, e Ordeno, que o Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros que vagar, e que Eu for servida prover daqui em diante, tenha a natureza de méra serventia amovivel a Meu Real Arbitrio, e que a Propriedade deste Officio fique da data deste em diante, e para sempre unida, e incorporada na Jurisdicçaõ, e Inspecçaõ privativa da Minha Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçaõ destes Reinos, e seus Dominios, para pelo seu Expediente me serem consultadas as Pessoas, que julgar mais habeis para o servir, e Eu nomear a que for mais do Meu Real agrado, a qual o ficará servindo por Provimento annual do mesmo Tribunal, em quanto bem o merecer, e Eu naõ mandar o contrario.

Se-

Secundò: Que provido no sobredito Officio, vencerá na fórma da Lei duas terças partes do seu rendimento, e os próes, e precalços, que direitamente lhe competir; ficando porém a seu cargo todas as despezas do Provimento, Ordenados de Escriturarios, Livros, e todas as mais que respeitarem ao seu Expediente, e que a outra terça parte entre no Cofre da Real Junta do Commercio, para supprir as suas despezas, o que assim se cumprirá em todos os mezes, apresentando-se huma conta legal, que verifique o mesmo rendimento.

Tertiò: Que em quanto naõ Sou servida dar hum Regulamento proprio, e particular para o sobredito Officio, e governo da Casa dos Seguros: Hei por bem de excitar a observancia de todas as Leis, Regimentos, e Sentenças, promulgadas, e proferidas a favor do mesmo Officio; e quero que todas se cumpraõ, e guardem, como nella se contém. E pelo que respeita ao governo da Casa, legalidade, e observancia dos Contractos, fórma de processar, e decidir as dúvidas, que sobre elles occorrerem: Hei outrosim por bem de authorizar os vinte e quatro Artigos, que formáraõ a regulaçaõ do restabelecimento da mesma Casa, approvados pela Resoluçaõ de quinze de Julho de mil setecentos sincoenta e oito, tomada em Consulta da antiga Junta do Commercio, para que tenhaõ a sua inteira, e devida execuçaõ, e cumprimento, naõ obstante quaesquer Leis, Resoluções, e Práticas em contrario, que todas Hei por derogadas para este effeito sómente, por assim o pedir a boa fé, e segurança destes Contractos, e Causa publica do Commercio.

Quartò: Que pelo que respeita á arrecadaçaõ dos Premios; e repartiçaõ delles pelos interessados: Mando, que se continue o methodo, e ordem de Livros, e Escrituraçaõ, que actualmente se acha estabelecida na mesma Casa; e que para a guarda, e seguracça das quantias dos Premios haja hum Cofre de tres chaves, repartidas pelo Provedor, e Escrivaõ, e a terceira por hum dos Seguradores, que estes entre si elegerem, para juntamente assistir ás Conferencias dos balanços, e repartições, que se devem fazer no fim de todos os mezes, ficando os sobreditos Clavicularios cumulativamente, e *in solidum* responsaveis ás Partes interessadas.

Quintò: Que posto a Minha Real Fazenda naõ se considere obrigada a alguma satisfaçaõ pela extinçaõ dos Officios providos por Mercê, e muito mais depois das disposições da Lei Fundamental do Regio Erario, e da outra Lei de vinte e dous de Novembro de mil setecentos e setenta; com tudo contenplando sempre a Minha Real Clemencia os Proprietarios que os possuem com legitimo titulo, defirindo á Representaçaõ de Francisco Antonio da Cunha e Uzeda, e ás circunstancias, que nelle concorrem: Hei por bem, e por graça de attendello, e recompensallo na fórma seguinte.

Mando, que a Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçaõ destes Reinos, e seus Dominios, pelo Cofre do rendimento applicado para as suas despezas, satisfaça a importancia da Execuçaõ, que lhe fazem os Herdeiros de Guilherme de Sousa Rubim, pela Correiçaõ do Civel da

da Corte, Escrivaõ José Theodoro de Noronha Feital; e assim mais entregue ao mesmo Francisco Antonio da Cunha e Uzeda a quantia de hum conto de reis por huma vez sómente; e para a sua sustentaçaõ, em quanto vivo for, se lhe contribua com quatrocentos e oitenta mil reis em cada hum anno, pagos a seu arbitrio por mezes, ou quarteis: Que por seu falecimento haja de perceber sua mulher Dona Antonia Joaquina de Uzeda duzentos mil reis de pensaõ annual, pagos na mesma conformidade; e por morte de ambos, fique vencendo sua cunhada Dona Anna Joaquina huma pensaõ em cada anno de sessenta mil reis; e para o supprimento destes donativos, e pensões, applico a terça parte do rendimento deste Officio, que Tenho mandado entrar no mesmo Cofre.

Pelo que: Mando á Meza do Desembargo do Paço; Presidente do Meu Real Erario; Regedor da Casa da Supplicaçaõ; Conselhos da Minha Real Fazenda e do Ultramar; Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçaõ destes Reinos, e seus Dominios; e a todos os Tribunaes, e lugares, aonde pertencer o conhecimento, e execuçaõ deste Alvará, o cumpraõ, guardem, e façaõ cumprir, e guardar taõ inviolavelmente como nelle se contém, sem duvida, ou embargo algum, qualquer que elle seja. E ao Doutor José Ricalde Pereira de Castro, do Meu Conselho, Desembargador do Paço, e Chanceller Mór destes Reinos, Ordeno, que o faça publicar na Chancellaria; registando-se em todos os lugares, onde se costumaõ registar semelhantes Alvarás; e guardando-se o Original deste no Meu Real Arquivo da Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz em onze de Agosto de mil setecentos noventa e hum.

RAINHA.

Marquez Mordomo Mór P.

Appendice á Parte I. Cap. 41. N. 1.

Eu a Rainha Faço saber a todos os que este Alvará com força de Lei virem: Que havendo reconhecido quanto he justo, e proprio, que a Jurisdicçaõ do meu Conselho do Almirantado se amplie, e estenda para poder julgar da validade das Prezas, que os Meus Vassallos fizerem sobre as Nações que estiverem em guerra com a Minha Coroa, e que Eu confie ao mesmo Tribunal, composto naõ só dos seus Deputados Ordinarios, mas tambem dos Ministros Togados, que sou servida nomear-lhe como Adjuntos, toda a Jurisdicçaõ necessaria, para julgar em semelhantes casos em ultima Instancia, assim como já o fiz para os Conselhos de Guerra: Hei por bem determinar, que daqui em diante pertença só ao sobredito Conselho do Almirantado, juntamente com os Ministros Adjuntos, o julgar em ultima Instancia da validade das Prezas, feitas por Embarcações de Guerra da Minha Real Coroa, ou por Armadores Portuguezes, e das Causas, que sobre o mesmo objecto se puderem excitar, regulando-se para o mesmo fim pelo Regimento, que mando publicar juntamente com este Alvará com força de Lei, e que tem por base o antigo que já existia, feito em dezoito de Junho de mil setecentos e quatro, com as alterações que a disparidade de circunstancias, e de tempos pareceo exigir.

Pelo que: Mando ao Conselho do Almirantado, Meza do Desembargo do Paço, Regedor da Casa da Supplicaçaõ, e a todos os Tribunaes, e Pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará, que o cumpraõ, e guardem, como nelle se contém, naõ obstantes quaesques Leis, Regimentos, ou Ordens em contrario, que Hei por bem derogar para este effeito sómente, ficando aliàs sempre em seu vigor. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, ainda que por ella naõ ha de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo das Ordenações em contrario: registando-se em todos os lugares, onde se costumaõ registar semelhantes Alvarás: e mandando-se o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz em sete de Dezembro de mil setecentos noventa e seis.

PRINCIPE.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

Ap.

Appendice á Parte I. Cap. 41. N. 2.

EU A RAINHA Faço saber aos que este Alvará de Regimento, virem, que tendo considerado quaõ conveniente, e necessario he que os Vassallos destes Reinos, e Senhorios de Portugal se appliquem a destruir a Navegaçaõ de todos os Inimigos, que ao presente, e ao adiante tem, ou possaõ ter os ditos Reinos, solicitando-lhes todos os damnos possiveis: Tenho resoluto que os Portuguezes, que daqui em diante se empregarem em fazer Corso contra os ditos inimigos, sigaõ, e guardem o que se contém nos Capitulos seguintes deste Regimento.

I. Que ninguem possa armar Navio em guerra sem licença Minha, passado pelo Meu Conselho do Almirantado; e concedida a dita licença, procurará dar fiança de fazer boa guerra, e que naõ fará damno algum aos Navios dos Vassallos Amigos, e Alliados desta Coroa; e a dita fiança dará na parte, onde estiver o Navio, e se armar: e logo poderá tirar sua Patente pela Secretaria do mesmo Almirantado.

II. Os Portos deste Reino serviráõ de retirada para os Corsarios, e para as Prezas.

III. As Prezas se poderáõ vender naquellas partes, aonde forem conduzidas, e for conveniente aos Armadores.

IV. E no que respeita a serem válidas as Prezas, os Juizes dos lugares, aonde ellas forem conduzidas, faráõ os Processos, que remetteráõ ao Conselho do Almirantado, para alli se julgar em ultima Instancia sobre a validade das ditas Prezas, e se decidirem as questões, e pleitos que sobre este objecto se moverem.

V. As Prezas feitas pelas Embarcações da minha Real Coroa pertenceráõ aos Officiaes, e Tripulações que as fizerem, á excepçaõ da Artilheria, Armas de fogo, ou brancas, e Munições de Guerra, das quaes os Particulares naõ fazem uso; e estes Artigos seráõ com tudo avaliados para se entregar vinte por cento do seu valor aos Aprezadores, que dividiráõ esses vinte por cento com o resto do que montar a Preza, ou Prezas; e determino que a distribuiçaõ das mesmas se faça da maneira seguinte: Dividir-se-ha a totalidade em oito partes, das quaes huma será para o Commandante em Chefe, quando houver huma Esquadra unida, ou para o Commandante da Náo que aprezou, quando naõ houver Esquadra; duas partes para os Capitães das Embarcações que estiverem em vista, ou ouvirem o Canhaõ no momento da Preza; duas partes para os Officiaes de Patente da Náo que aprezou, que seráõ divididas na proporçaõ das suas Patentes; huma parte para os Officiaes Marinheiros da mesma Náo, e duas partes para a Equipagem em geral da mesma Náo que fez a Preza, deixando ao arbitrio do Almirantado a distribuiçaõ particular destas Classes.

VI. De todas as Prezas, e suas Carregações, depois de julgadas de boa

 pre-

preza, seráõ obrigados os que as fizerem, a pagar os Direitos estabelecidos para as Mercadorias que se importaõ nestes Reinos, e seus Dominios, fic ndo por esta parte isentos, e livres de outro algum Tributo, ou alcavala: Havendo porém Mercadorias prohibidas, deveráõ depositallas no Porto Franco, para serem dalli reexportadas por sua conta para fóra do Reino.

VII. Prohibo a todos os Meus Subditos o tomarem Commissões de outros alguns Reis, Principes, ou Estados Estrangeiros para armar Navios em guerra, e correr o mar debaixo de suas Bandeiras, salvo se for com licença Minha, sob pena de serem tratados como Piratas.

VIII. Haõ de ser de boa preza todos os Navios pertencentes a Inimigos, ou mandados por Piratas Corsarios, e outra gente que cursa o mar, sem Commissaõ de algum Principe, ou Estado Soberano.

IX. Attendendo aos grandes damnos, que recebem Meus Vassallos, e Confederados de tantos Corsarios, e Piratas, como andaõ no mar infestando-o: Declaro, e Ordeno que as Prezas que se tirarem aos inimigos, e Piratas, que constarem haver estado em seu poder vinte e quatro horas, em qualquer parte que seja, seráõ boas Prezas; e que todo o Navio que peleijar debaixo de outra Bandeira, que naõ for daquelle Estado de quem trouxer Patente, ou Commissaõ, será tambem de boa Preza; como tambem trazendo Commissões de dous Principes, ou Estados differentes; e se este tal Navio andar armado em Corso, seus Capitães, e Officiaes seráõ castigados, como Piratas.

X. Tambem haõ de ser de boa preza os Navios com suas carregações, em que se naõ acharem Livros de Carga, Conhecimentos, Passaportes, e mais papeis pertencentes á carregaçaõ, e governo do Navio. E prohibo a todos os Capitães, Officiaes, e Marinheiros dos Navios de Corso, que occultem qualquer dos ditos Papeis, sob pena de castigo corporal.

XI. Se algum Navio de Vassallos desta Coroa se restaurar de seus inimigos, depois de haver estado em seu poder vinte e quatro horas, será boa preza; e se se recuperar antes de vinte e quatro horas, se restituirá o Navio a seu dono, menos o terço, que se repartirá por quem o aprezar.

XII. Qualquer Navio, que recusar arrear as vélas, depois de lhe haverem advertido os Navios desta Coroa, ou de Corsario della armados em guerra, o poderáõ obrigar com Artilheria, ou de outro modo; e caso que se ponha em resistencia, e peleja, será de boa preza.

XIII. Prohibo a todos os Capitães Corsarios que detenhaõ, ou embarguem os Navios dos Vassallos amigos, e Alliados desta Coroa, que tiverem arreado suas vélas, e apresentado seus Passaportes correntes; e que tomem, nem soffraõ que se tome aos ditos Navios cousa alguma, sob pena de serem severamente castigados, conforme as Leis.

XIV. Nenhuns Corsarios Estrangeiros, ou Navios aprezados por Capitães, que tenhaõ Commissaõ Estrangeira, poderáõ entrar nos Portos dos Meus Estados, e Dominios, salvo se as ditas Prezas forem feitas contra Inimigos da Minha Coroa; ou nos casos em que o Direito das Gentes faz indispensa-

savel a Hospitalidade. E neste ultimo caso se naõ consentirá a venda das ditas prezas, ou das suas Mercadorias, nem que ellas se demorem mais tempo do que do necessario, para evitar o perigo, ou conseguirem os innocentes soccorros, que em taes casos lhe forem necessarios.

XV. Logo que os Navios armados em guerra se houverem apoderado de alguns Navios, recolheráõ, e guardaráõ as Licenças, e Passaportes, Conhecimentos, Livros de Carga, e mais Papeis pertencentes á Carga dos ditos Navios, apoderando-se da mesma sorte das Chaves, Cofres, e aposentos delles, fazendo fechar as Escotilhas, e mais partes onde vierem Mercadorias.

XVI. Prohibo com pena de morte a todos os Officiaes, Soldados, e Marinheiros que mettaõ a pique os Navios aprezados, e que desembarquem os Marinheiros em Ilhas, ou Costas remotas, e desertas para occultarem a Preza,

XVII. Succedendo que os Navios aprezadores naõ possaõ carregar com o Navio aprezado, nem com a sua Marinhagem, lhe tiraráõ sómente as Mercadorias; e relaxando-o debaixo de algum ajuste, seráõ obrigados a apoderar-se dos Papeis, e trazer comsigo ao menos os dous Officiaes do Navio aprezado, com pena de serem privados do que lhes podia tocar da Preza, e ainda de castigo corporal, se o caso o pedir.

XVIII. Prohibo o fazer-se abertura nos Cofres, Fardos, Toneis, e outras quaesquer partes, em que possaõ estar alguns generos; como tambem que se traspassem, ou vendaõ algumas Mercadorias da Preza; e todas as pessoas que as comprarem, ou occultarem, antes que a Preza esteja julgada, e que sobre ella se tenha disposto por Justiça, ficaráõ sujeitas á pena da restituiçaõ da importancia quatropeada, e castigo corporal.

XIX. Assim que for levada a Preza a algum Porto, ou Surgidouro de Portugal, o Capitaõ que houver feito a dita Preza, e em sua falta o Official que fizer as suas vezes, será obrigado a informar ao Governador, ou outro qualquer Official de Guerra, e Justiça a que tocar, e apresentar em suas mãos os Papeis, e Prizioneiros, e declarar-lhe o dia, e hora em que foi aprezado o Navio; em que paragem, e altura; e se o Capitaõ recusou arrear as vélas, e mostrar sua Commissaõ, e Passaporte; se o dito Navio aprezado o accommetteo, ou se se defendeo; que Bandeira trazia; e todas as mais circunstancias da Preza, e viagem.

XX. Depois de feita a referida Declaraçaõ, passará logo em continente o dito Governador, ou Justiça ao Navio aprezado, ou tenha dado fundo em alguma Bahia, ou entrado no Porto; e formaráõ Processo verbal da quandade, e qualidade das Mercadorias; e do estado, em que se acharem as Camaras, Camarotes, Escotilhas, e mais paragens do Navio, que logo faráõ fechar, e sellar com o Sello que for estillo; e poráõ guardas para ter sentido, e impedir que se divirtaõ os effeitos.

XXI. O Processo verbal do Governador, ou Justiça se ha de fazer em presença do Capitaõ, ou Patraõ do Navio aprezado; e na sua ausencia, na dos

dos Officiaes principaes, ou Marinheiros delle juntamente com o Capitaõ, ou outro Official do Navio aprezador; e ainda tambem em presença dos que puzerem demanda á tal Preza, e em caso que se apresentem, ou se achem presentes; e o dito Governador, ou Justiça ouvirá aos Commandantes, e Officiaes principaes de ambos os Navios, e alguns Marinheiros, se neces sario for.

XXII. Se acaso se trouxer alguma Preza sem Prizioneiros, Passaporte, Conhecimentos, e mais Papeis, os Officiaes, Soldados, e Marinheiros do Navio, que tiver feito a Preza, seráõ examinados separadamente sobre as circunstancias da dita Preza; e porque razaõ veio o Navio sem Prizioneiros, o qual com suas Mercadorias será visitado por pessoas expertas, para reconhecer, se for possivel, contra quem se fez a Preza.

XXIII. E se do Exame referido naõ resultar conhecimento certo de quem houvesse sido a tal Preza, se fará Inventario de tudo; e avaliando-se, se porá em boa, e segura arrecadaçaõ, para se restituir a quem pertencer, se o requer dentro do anno, e dia; e se naõ, se repartirá como bens que naõ tem dono, depois de dar a terceira parte aos Armadores, e o mesmo se entenderá dos Navios que se acharem desertados.

XXIV. As Mercadorias, cuja duraçaõ correr risco, por evitar o perderem-se, se venderáõ a requerimento das Partes interessadas; e rematando-se a quem mais der, em presença do dito Governador, ou Justiça, depois de feitos os Pregões, postos Editaes públicos, e mais circunstancias costumadas, a sua importancia se porá em boa arrecadaçaõ, para se dar a quem tocar.

XXV. E tendo consideraçaõ ao muito que convem animar os Corsarios: Hei por bem que o conhecimento de suas Causas, e Controversias, tocante ao Corso, se vejaõ, e julguem pelas Justiças Ordinarias dos Portos, em que entrarem com as Prezas; remettendo-se porém os Processos ao Meu Conselho do Almirantado, para alli se julgarem em ultima instancia: tendo entendido as referidas Justiças Ordinarias que haõ de attender com grande cuidado, e vigilancia ao breve despacho das Partes; e que se se experimentar o contrario, as mandarei suspender de seus lugares, fazendo-os juntamente satisfazer todas as perdas, e damnos, com todas as mais penas que merecer a intelligencia de seus descuidos.

XXVI. E porque o principal motivo que houve para conceder licença a que pudesse haver Corsarios, foi alimpar-se as Costas deste Reino dos Piratas, que continuamente as infestaõ, com grande damno, e prejuizo dos Meus Vassallos: Ordeno que nenhum Corsario possa passar ás Conquistas deste Reino, Indias, nem Ilhas dos Açores, sem oxpressa Ordem Minha.

XXVII. A todos os Governadores, e Justiças referidas probibo que possaõ tomar a si *directè*, nem *indirectè* os Navios, Mercadorias, e outros quaesquer Effeitos, que pertenciaõ ás ditas Prezas, sob pena de lhes confiscar o que se achar terem das ditas Prezas, e suspensaõ de seus Postos.

XXVIII.

XXVIII. Aos Capitães, e mais Officiaes, que andarem embarcados a fazer Corso, seus serviços seráõ reputados, como se os houverem feito em Minha Armada Real; e aos que peleijando se assinalarem, e forem os primeiros que abordarem, e renderem Navios de Guerra, ou quaesquer outros de Inimigos, tomando Estendartes, ou obrando cousas relevantes, mandarei premiar, tendo particular attençaõ a que seja conforme á honra, com que se houverem nas taes occasiões.

XXIX. Toda a gente de Mar e Guerra que navegar nos ditos Navios, que andarem a Corso, e Armadores, gozaráõ de todas as preeminencias, e liberdades, de que goza a gente que anda em Minhas Armadas.

XXX. Antes de sahir algum Navio de Corso, será examinado pelo Governador do Porto de que sahir, se vai bem preparado de Munições, Armas, e gente competente á grandeza do Navio; e levará Capellaõ, e Cirurgiaõ, por ser huma, e outra cousa necessaria para remedio das almas, e dos corpos.

Pelo que: Mando ao Meu Conselho do Almirantado, á Junta da Fazenda da Marinha, e a todas as Pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará de regimento, o cumpraõ, e guardem, e façaõ cumprir, e guardar taõ inteiramente, como nelle se contém, naõ obstantes quaesquer Leis, Alvarás, Regimentos, Decretos, ou Ordens em contrario, porque todas, e todos Hei por bem derogar para este effeito sómente, como se delles fizesse individual, e expressa mençaõ, ficando aliàs sempre em seu vigor. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, ainda que por ella naõ ha de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo das Ordenações em contrario: registando-se em todos os lugares, onde se costumaõ registar semolhantes Alvarás: e mandando-se o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz aos sete de Dezembro de mil setecentos noventa e seis.

PRINCIPE.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

Ap

Appendice á Parte I. Cap. 41. 42. e 43. *N.* 3.

EU A RAINHA Faço saber aos que este Alvará de Declaraçaõ, e Ampliaçaõ virem: Que havendo-me representado em nome de todo o Conselho de Justiça do Almirantado o Presidente daquelle Tribunal, Meu Conselheiro de Estado, e Ministro e Secretario de Estado da Marinha, e Dominios Ultramarinos, as difficuldades, que podiaõ encontrar-se na intelligencia do Alvará de Regimento de sete de Dezembro de 1796. que Fui servida dar a respeito das Prezas, feitas aos inimigos da Minha Real Coroa, ou pelas Minhas Embarcações de guerra, ou pelos Corsarios, e Armadores Meus Vassallos, e igualmente a necessidade que havia de occorrer com novas providencias a casos, que naõ haviaõ sido previstos, e que podiaõ facilmente sobrevir, resultando graves inconvenientes de se naõ acharem já previamente determinados: E tendo mandado ouvir sobre taõ interessantes pontos outros Ministros do Meu Conselho, conformando-me com o seu parecer, e declarando, e ampliando o sobredito Meu Alvará em beneficio da melhor defeza dos Meus Estados, e dos maiores favores, que he necessario conceder a todos os que se empregaõ na Minha Marinha Real, e na Mercante: Hei por bem determinar aos ditos respeitos o seguinte.

I. Ampliando, e declarando o Artigo primeiro do sobredito Alvará de Regimento, Determino, que ao Conselho do Almirantado pertença tambem o revogar as Patentes, ou Cartas de licença para corso, que elle houver antes concedido a Armadores particulares contra os inimigos da Minha Real Coroa, logo que houver justas queixas contra o Armador, que tal licença houver conseguido, e ficará elle sujeito ás penas de pirata, se continuar o corso, depois que esta suspensaõ lhe for intimada.

II. Declaro, que ao Conselho do Almirantado fica pertencendo o determinar a Bandeira, e outras distinções, de que poderáõ usar os Armadores Portuguezes, de maneira que venhaõ a distinguir-se estes Corsarios seja das Embarcações de Guerra, seja dos Navios Mercantes Portuguezes.

III. Ampliando, e declarando o Artigo V. do sobredito Alvará de Regimento, Determino, que das oito partes, em que se ha de dividir toda a Preza feita por embarcaçaõ de Guerra, huma seja para o Commandante da Esquadra, da qual a embarcaçaõ aprezadora faz parte; ou quando o naõ houver, para o Commandante da Embarcaçaõ aprezadora; duas partes para os Capitães das Embarcações, que estiverem em vista, ou ouvirem o canhaõ no momento da Preza; ficando porém entendido, que o Commandante da Embarcaçaõ aprezadora terá huma parte destas duas, quando houver Commandante da Esquadra; e as outras sinco partes se distribuiráõ, como fica determinado no mesmo Artigo V.: e Declaro novamente, que o Conselho

do

do Almirantado poderá explicar, e interpretar este Artigo no caso de dúvida, sem que para esse fim seja necessario consultar-me, dando-lhe para o mesmo objecto todos os poderes necessarios. Igualmente Ordeno, que os Corsarios, ou Armadores Portuguezes, que ao momento de fazerem alguma Preza, se acharem em vista de Embarcações de Guerra da Minha Armada Real, deveráõ dar huma oitava parte da Preza para se distribuir entre os Marinheiros, e Soldados, que guarnecerem as Embarcações de Guerra, que se acharem em huma tal situaçaõ, e de quem poderáõ receber soccorro.

IV. Para que naõ fique dúvida alguma sobre a intelligencia do Artigo IX. do sobredito Alvará de Regimento, Sou servida amplialla, e declarallo na maneira seguinte: As Prezas, que se tirarem aos inimigos, em cujas mãos houverem estado mais de vinte e quatro horas, sejaõ boas Prezas; mas tendo as mesmas pertencido ou aos Meus Vassallos, ou aos das Potencias Minhas Alliadas, Ordeno que a respeito das mesmas se pratique o seguinte: Se a Preza for pertencente a Vassallo Meu, e for retomada por qualquer das Minhas Embarcações de Guerra, a mesma se restituirá ao seu Proprietario Portuguez, tanto o Navio, como a sua Carga, mas o mesmo Proprietario ficará obrigado a dar logo a oitava parte do seu total valor para os Aprezadores, entre os quaes se dividirá, segundo se acha estabelecido. Se a Preza for pertencente a Vassallo Meu, e for retomada por Corsario Portuguez, armado por conta de Particulares, será igualmente restituida a Preza ao seu Proprietario; mas este ficará obrigado a dar a quinta parte do valor do Navio, e Carga ao dono do Corsario Aprezador, para que elle depois a divida com os seus cooperadores, conforme o ajuste que tiver feito antes de principiar o corso. Se a Preza tiver ficado muito tempo nas mãos de inimigos, e tiver até mudado de natureza, passando de Navio, ou Embarcaçaõ Mercante para Corsario, ou Embarcaçaõ armada em guerra, entaõ só poderá o Proprietario reclamar, e pertender as duas terças partes do que provar que o Navio tem em ser da Embarcaçaõ, ou effeitos, com que se achava ao tempo que foi aprezado. Se a Preza retomada for algum Corsario Portuguez armado em guerra, e que já o era quando foi aprezado, entaõ o seu Proprietario poderá rehavello, dando a oitava parte aos Aprezadores, se forem da Minha Marinha Real; e a quinta, se forem Corsarios, ou Armadores particulares. Se a Preza retomada for pertencente a Vassallos de Potencia Alliada: Ordeno, que nesse caso se ponha em execuçaõ a seu favor o Direito da inteira reciprocidade, e que em todo o caso sejaõ elles tratados como tratarem aos Meus Vassallos em casos semelhantes, seja que a Preza fosse tomada por Embarcações de Guerra da Minha Real Armada, seja que o fosse por Corsarios, e que assim se julgue em semelhantes casos. Tambem Ordeno, que tudo o que acabo de determinar para as Prezas, que se tirarem aos inimigos de Navios, e effeitos pertencentes a Vassallos da Minha Coroa, se entenda ordenado a respeito de Navios Portuguezes, que se restaurarem a si mesmos dentro, e depois das vinte e quatro horas de estarem em poder do inimigo, abolindo, e revogando expressamente tudo o que contra

esta Resoluçaõ, e a este respeito se acha disposto no Artigo XI. do sobredito Alvará.

V. Sendo necessario estabelecer huma norma para se julgarem os effeitos dos inimigos, que forem achados a bordo de Navios Neutros, Ordeno, e determino, que os Principios absolutos do Direito das Gentes se modifiquem, segundo praticarem os inimigos da Minha Real Coroa, ficando os Vassallos das Potencias Neutras na intelligencia, que Eu Ordeno que se use a respeito de seus Navios, e dos effeitos inimigos, que puderem achar-se carregados nelles, os mesmos principios, e systemas, que as Potencias em guerra com Minha Coroa usarem a seu respeito; e que Ordeno, que se ponhaõ em execuçaõ, e sigaõ nos julgados, que se derem os Principios de huma perfeita reciprocidade para com os inimigos da Minha Real Coroa: Determinando outro sim, que se as Nações Neutras fizerem respeitar o seu Pavilhaõ, em maneira que os seus Navios sejaõ respeitados pelos inimigos da Minha Real Coroa, o mesmo tratamento que houverem das Potencias inimigas se fique desde logo praticando em Meus Dominios a seu respeito.

VI. Declaro, e Determino, que daqui em diante naõ será licito a nenhum Commandante de Navio de Guerra, ou de Corsario particular, o relaxar (recebendo qualquer premio, ou contratando algum ajuste) Preza, que for de Navio retomado, e que pertencesse a Vassallos da Minha Real Coroa.

VII. Todo o Navio Portuguez retomado antes de ter tocado em Porto inimigo, e que for posto em liberdade pela Embarcaçaõ de Guerra, ou Corsario Aprezador, poderá proseguir a viagem, que havia principiado; e este facto lhe naõ servirá do menor embaraço, tendo os seus Papeis, e Despacho na fórma conveniente, a fim que justifique naõ haver fraude no seu procedimento.

VIII. Tendo acontecido que alguns Mestres de Navios Portuguezes, aprezados pelos inimigos da Minha Real Coroa, fundando-se em pertendidas Doações feitas pelos Aprezadores, se querem appropriar os Navios aprezados, com notorio abuso da confiança, que delles fizeraõ os Donos dos mesmos, quando lhos confiáraõ: Declaro nullas, e de nenhum effeito semelhantes Doações, que nunca por Direito podiaõ ser válidas: E inhabilito os Mestres, Officiaes, e Equipagens dos Navios Portuguezes aprezados para poderem acceitar taes Doações feitas a seu favor; podendo sómente fazer com os Aprezadores aquelles ajustes, que julgarem convenientes para resgatar o Navio a beneficio do Dono delle.

IX. Declarando, e ampliando o Artigo XXIX. do sobredito Alvará, e tendo em vista conservar, e proteger a boa ordem, e obediencia, que devem existir a bordo dos Corsarios armados em guerra, durante as suas expedições, e corso contra os inimigos da Minha Real Coroa: Determino, e Ordeno, que o Commandante do Corsario tenha em todo o tempo que durar o seu Armamento o mesmo poder que concedo aos Officiaes Commandantes das Embarcações da Minha Armada Real; e que toda a Gente embarcada no mesmo Corsario lhe preste toda a devida obediencia; ficando porém obriga-

gado a dar parte de tudo o que houver praticado ao Conselho do Almirantado, logo que voltar a qualquer Porto dos Meus Dominios, a fim que, sendo necessario, se mande proceder a huma sevéra Devassa, e se declare livre de toda, e qualquer imputaçaõ de crime o Commandante do Corsario, ou se entregue aos Meus Magistrados Criminaes, para ser por elles julgado, no caso de se conhecer que o Commandante excedeo os poderes, que aqui lhe concedo. Se o Porto, em que entrar o Corsario, for o desta Capital, entaõ pertencerá o conhecimento deste facto ao Auditor Geral da Marinha, que o Conselho do Almirantado nomeará para o mesmo fim; e quando seja em outro Porto, o Conselho do Almirantado nomeará o Corregedor da Comarca, em que estiver o mesmo Porto.

X. Os Commandantes dos Navios, que daõ Comboi, ou levaõ Ordens, ficaõ inhibidos de dar caça, e de abandonar as Commissões, de que vaõ encarregados, salvo se assim o exigir a segurança do Comboi, que tem a seu cargo; e ficaráõ sujeitos a serem julgados em Conselho de Guerra, e punidos como por crime da mais grave desobediencia, se contravierem a esta Minha Real Determinaçaõ; sendo-lhes tambem confiscada a parte que tiverem na Preza que fizerem a favor do Hospital Real da Marinha.

XI. Os Capitães dos Navios Mercantes, que desobedecerem ao Commandante da Embarcaçaõ, ou Embarcações de Guerra, que lhes dá Comboi, ou que abandonarem o Comboi, seráõ julgados severamente pelo Conselho de Justiça, e poderáõ ser condemnados em multas até o valor de quatro mil cruzados em favor do Hospital da Minha Marinha Real; e a huma igual pena ficará sujeito o Dono do Navio, que der semelhantes ordens ao Capitaõ do seu Navio.

Pelo que: Mando ao Meu Conselho do Almirantado; á Junta da Fazenda da Marinha; e a todas as Pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará de Declaraçaõ, e Ampliaçaõ, o cumpraõ, e guardem, e façaõ cumprir, e guardar taõ inteiramente, como nelle se contém, naõ obstantes quaesquer Leis, Alvarás, Regimentos, Decretos, ou Ordens em contrario, porque todas, e todos Hei por bem derogar para este effeito sómente, como se delles fizesse individual, e expressa mençaõ, ficando aliàs sempre em seu vigor. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, ainda que por ella naõ ha de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo das Ordenações em contrario; registando-se em todos os lugares, onde se costumaõ registar semelhantes Alvarás; e mandando-se o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz em 9. de Maio de 1797.

PRINCIPE.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

Appendice á Parte I. Cap. 41. N. 4.

SEndo-me presentes as criticas circunstancias da Europa, e o quanto convem para a tranquillidade dos Meus Dominios, e Vassallos, que em quaesquer acontecimentos, que possaõ occorrer para o futuro, hajaõ regras fixas, e determinadas, que sirvaõ a manter o inviolavel systema de Neutralidade, que Me tenho proposto observar: Sou servida Ordenar que acontecendo (o que Deos naõ permitta) suscitar-se Guerra entre Potencias Minhas Alliadas, e Amigas, os Corsarios das ditas Potencias Belligerantes naõ sejaõ admittidos nos Portos dos Meus Estados, e Dominios, nem as Prezas que por elles, ou por Náos, Fragatas, ou quaesques outras Embarcações de Guerra se fizerem, sem outra excepçaõ que a dos casos, em que o Direito das gentes faz indispensavel a hospitalidade; com a condiçaõ porém, que nos mesmos Portos se lhes naõ consentirá venderem, ou descarregarem as ditas Prezas, se a elles as trouxerem nos referidos casos; nem demorar-se mais tempo do que o necessario para evitarem o perigo, ou conseguirem os innocentes soccorros, que lhes forem necessarios; instaurando assim, e pondo em todo o seu vigor a observancia do Decreto de trinta de Agosto de mil setecentos e oitenta, pelo qual se determinou a mesma materia. O Conselho de Guerra o tenha assim entendido, e o faça executar, expedindo logo as Ordens necessarias aos Governadores, e Commandantes das Provincias, Ilhas, Fortalezas, e Praças Marimas, nesta mesma conformidade. Palacio de Quéluz em dezesete de Setembro de mil setecentos noventa e seis.

Com a Rubrica do PRINCIPE N. SENHOR.

Ap.

Appendice á Parte II. Cap. 9.

EU A RAINHA Faço saber aos que este Alvará virem : Que pela Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçaõ destes Reinos, e seus Dominios Me foi presente o Assento nella tomado, o qual he do theor seguinte :

Aos sete dias do mez de Agosto de mil setecentos noventa e quatro na presença do Illustrissimo, Excellentissimo Senhor Dom Thomaz Xavier de Lima, Gram Cruz da Ordem de Nosso Senhor Jesu Christo, Marquez do Ponte de Lima, Mordomo Mór, Ministro, e Secretario de Estado da Repartiçaõ da Fazenda, e Presidente da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçaõ destes Reinos, e seus Dominios, se leo a Resoluçaõ de Sua Magestade de vinte e dous de Abril de mil setecentos noventa e dous, tomada em Consulta do mesmo Tribunal, na qual Ordena a mesma Senhora que o seu Presidente, convocando os Magistrados dos Tribunaes, que lhe parecerem, e alguns Homens de Negocio melhor instruidos na prática do Commercio, proceda com os seus Deputados a hum Assento sobre os dous Pontos controvertidos no Juizo de India e Mina entre os Seguradores, e o Segurado Proprietario do Navio por invocaçaõ Nossa Senhora do Bom Successo e S. Bento, denominado *Neptuno grande* para effeito de ficar servindo de Regra, e estabelecendo Direito nesta materia para a decisaõ entre Partes, e perante os Juizes das Causas, que occorrerem : E consistindo os sobreditos Pontos : Primeiro : Se derivando o Segurado o direito da sua pertençaõ do facto da avaria grossa, pela qual protestou o Capitaõ na Ilha do Fayal, aonde o Navio foi arribado, e condemnado por innavegavel, e pela qual repetio o mesmo Protesto no Porto desta Cidade, fazendo notificar a todos os Interessados no dito Navio, e Carga, podiaõ os Seguradores ser demandados pelo pagamento da quantia segurada, antes de feita a necessaria contribuiçaõ, e liquidaçaõ do damno soffrido, a que eraõ responsaveis ? Segundo : Se verificando-se pelo Auto da Vestoria, a que se procedeo no Porto da arribada, que o Navio estava arruinado nas suas partes essenciaes pelo vicio da podridaõ, de modo tal, que naõ admittia concerto algum, ficava cessando a obrigaçaõ dos Seguradores a respeito do Seguro? E sendo ponderadas pelos Ministros do Tribunal, Magistrados, e Homens de Negocio abaixo assignados, que foraõ convocados, em observancia da sobredita Real Resoluçaõ, todas as razões, que sobre as referidas Questões se podem deduzir, se assentou : Quanto ao primeiro : Que naõ tendo lugar o abandono dos effeitos segurados, na conformidade do Artigo vinte e tres da Regulaçaõ da Casa dos Seguros desta Praça, que fazem parte do Alvará de onze de Agosto de mil setecentos noventa e hum, naõ póde o Segurador, no caso de avaria grossa, ser demandado pelo pagamento da quan-

tia

tia do Seguro, sem que preceda a Contribuiçaõ, e Liquidaçaõ do damno, que soffreo a cousa segurada. Quanto ao segundo: Que os Seguradores saõ responsaveis pela innavegabilidade do Navio, todas as vezes que esta procede da fortuna do Mar, ou outra força maior: E para remover as duvidas, que podem occorrer sobre a qualidade das provas, se assentou, que estas se deviaõ resolver, e decidir pelas Regras seguintes: Que o Segurado como Author, he obrigado a provar que o damno foi fatal, e causado pela fortuna do Mar: Que no caso do Navio ter sido visitado antes de fazer-se á véla, e julgado em estado de navegar, tem o Segurado a sua intençaõ fundada, e huma presumpçaõ legal a seu favor, de que o damno he causado pela fortuna do Mar, e os Seguradores saõ obrigados a pagar a perda, em quánto naõ provarem o contrario: Que a prova da parte dos Seguradores deve consistir, em fazerem constar que a innavegabilidade procede de vicio intrinseco, e anterior; e que o Navio antes de partir já se achava arruinado nas suas partes essenciaes, e incapaz de seguir viagem; naõ bastando per si só o exame posterior, pelo qual o Navio se julgou innavegavel, todas as vezes que assim, e expressamente o naõ declararem os Piritos no mesmo Auto de Vestoria. E para que mais naõ venha em duvida esta materia, se tomou este Assento, que o Excellentissimo Senhor Marquez Presidente assignou com todos os mais, que nelle votáraõ. *Marquez P. Carvalho. Mello Breyner. Leal Arnaut. Soeyro. Gama e Freitas. Doutor Jorge. Ribeiro Godinho. Doutor Vandelli. Castel Branco. Bandeira. Jorge. Telles. Rebello.*

E attendendo a que para ter inteira observancia o dito Assento, e se praticar como Regra fixa, e invariavel, exigia por isso que fosse authorizado com a Minha Real Approvaçaõ: Hei por bem roborar, e firmar o sobredito Assento, ordenando, como ordeno que com authoridade, e força de Lei se cumpra, e guarde, para que naõ venhaõ em duvida as Questões nelle decididas.

Pelo que: Mando á Meza do Desembargo do Paço; Presidente do Meu Real Erario; Regedor da Casa da Supplicaçaõ; Conselho da Minha Real Fazenda, e do Ultramar; Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçaõ destes Reinos, e seus Dominios; Governador da Relaçaõ, e Casa do Porto, ou quem seu lugar servir; e a todas as Pessoas, a quem pertencer o conhecimento, e execuçaõ deste Alvará, que o cumpraõ, e guardem, e façaõ cumprir, e guardar taõ inviolavelmente, como nelle se contém, sem dúvida, ou embargo algum, qualquer que elle seja E ao Doutor José Alberto Leitaõ, do Meu Conselho, Desembargador do Paço, e Chanceller Mór destes Reinos, Ordeno que o faça publicar na Chancellaria; registando-se em todos os lugares, onde se costumaõ registar semelhantes Alvarás, e guardando-se o Original deste no Meu Real Arquivo da Torre do Tombo Dado no Palacio de Quéluz em doze de Fevereiro de mil setecentos noventa e sinco.

PRINCIPE.

José de Seabra da Silva.

Ap.

Appendice á Parte II. Cap. 12.

Vide Ordenaçaõ do Reino Liv. I. Tit. 78. Collecçaõ 2. num. 1. e Collecçaõ 3. num. 1.

DECRETO,

Em que se mandou tomar Assento sobre a dúvida, se nas causas de Seguro, que fazem os Homens de negocio, havia de ter lugar a clausula depositaria. Liv. I. da Supplicaçaõ fol. 4.

POr parte dos Seguradores desta Cidade se Me fez presente, que na causa, que lhes moveo Joaõ Baptista Casado, na Ouvedoria da Alfandega desta Cidade, sobre o Seguro que havia feito de hum Pataxo, que da Ilha da Madeira fazia viagem para a Bahia, se proferiraõ huns Acordãos na Casa da Supplicaçaõ, pelos quaes se mandou, que os ditos Seguradores depositassem em Juizo, antes de serem ouvidos, tudo o que importára o dito Seguro, e naõ o premio sómente, que haviaõ recebido, como requeriaõ. E porque esta decisaõ parecesse manifestamente contra a disposiçaõ da Lei promulgada em 18. de Janeiro de 1614. pela qual se manda que, em virtude da *clausula depositaria*, naõ seja ninguem obrigado a depositar mais que o que houver recebido: o Regedor da Casa da Supplicaçaõ torne a mandar ver estes Autos em Meza grande com os Ministros de melhor supposiçaõ, que naõ seráõ menos de onze; e o que for acordado pela maior parte delles, se dará á execuçaõ, e se mandará fazer Assento, porque naõ venha mais em dúvida a interpretaçaõ da dita Lei. Lisboa 11. de Março de 1695.

AS-

ASSENTO.

Liv. II. da Supplicaçaõ a fol. 38.

Aos 14. dias do mez de Abril de 1695. annos, em presença do Senhor Conde Val de Reis, do Conselho de Sua Magestade, e seu Regedor das Justiças, pelos Desembargadores abaixo assignados, sendo proposto o Decreto de Sua Magestade sobre se havia de ter lugar a *clausula depositaria* nos Seguros, feitos na Casa dos Seguros pelos Homens de Negocio, se assentou, que a *dita clausula depositaria* tinha lugar nos Seguros feitos pelos Homens de Negocio, sem embargo da Lei sobre os Depositos de 18. de Janeiro de 1614. que se acha no Liv. IX. das Leis Extravagantes fol. 25. por naõ comprehender a Apolice geral da Casa dos Seguros, aonde se fazem os contractos por fórma publicamente dada; e que devem os Seguradores depositar, para serem ouvidos, toda aquella quantia, que assignáraõ; e este Assento se tomou em virtude do dito Decreto, etc. Lisboa 14. de Abril de 1695. *O Conde Regedor. Almeida. Vieira. Sardinha. Ribeiro. Freitas. Barros.* etc.

ALVARÁ,

Sobre a clausula depositaria de 31. de Maio de 1774.

D. JOSE' por graça de Deos Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Faço saber aos que esta Carta de Lei virem: Que sendo-me presentes, em Consulta da Meza do Desembargo do Paço, os abusos que se tem feito no Foro das clausulas da *negaçaõ de Audiencia sem deposito* . . . tendo servido sómente de sustentar convenções dolosas, e de impedir ás partes illudidas e enganadas os recursos ás Minhas Justiças, naõ podendo usar delles, destituidas de meios para depositos exorbitantes, e ficando assim sujeitos sem remedio aos perniciosos effeitos da iniquidade, e da cubiça . . . Sou servido ordenar o seguinte.

Que a sobredita clausula se naõ torne mais a praticar em outros alguns casos, que naõ sejaõ: Primeiro: o das Ordenações Liv. I. Tit. 51. §. 3. Liv. I. Tit. 52. §. 12. e geralmente em todas as causas sobre fretes: Segundo: *nas Apolices dos Seguros na conformidade do Assento da Relaçaõ do anno de* 1695: Terceiro: nas transacções, em que os transigentes pertenderem impugnallas, e proseguir o negocio principal em todo, ou em parte, quando nellas se acharem lésas enormissimamente: com tanto que neste terceiro caso hajaõ de refundir, antes de serem ouvidos, o que por effeito das transacções impugnadas houverem recebido, etc.

Ap-

Appendice á Parte III. Cap. 2. e 4. e Vide Appendice á Parte I. Cap. 41.

ALVARA'

De 22. de Novembro de 1774. dando providencias sobre prevençaõ de contrabando, declara o seguinte.

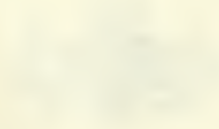
§. 2. EXceptuo porém daquella geral prohibiçaõ *o caso do naufragio*, ou de necessidade extrema, que pelo direito da humanidade saõ exceptuados em todas as Nações, para que em qualquer delles se possa nas referidas Alfandega tomar a conta, e arrecadaçaõ devida ainda daquellas fazendas, cujo despacho por este Alvará lhes fica prohibido; enviando-se depois, no primeiro dos referidos casos, *as fazendas que se houverem salvado dos naufragios* á Alfandega, debaixo de guias, e competentes fianças, para nella se sellarem, e se arrecadarem os Direitos que se me deverem.

No Alvará de 12. de Agosto de 1797. dá-se a seguinte providencia.

§. 17. He da obrigaçaõ dos Intendentes da Marinha mandar assistir com a possivel brevidade ás Embarcações da Minha Real Coroa, que se acharem em perigo em qualquer parte da vizinhança do Porto, com tudo quanto lhes for requerido, ou entenderem necessario; para cujo fim teráõ sempre promptas no Arsenal algumas ancoras, e ancorotes enxiados com as competentes amarras e viradores; e da mesma fórma assistiráõ a todos os Navios Nacionaes, ou Estrangeiros, que se acharem em iguaes circunstancias, pagando elles todas as despezas do valor dos generos consumidos, e os salarios das gentes que empregar em seu auxilio.

Appendice á Parte III. Cap. 17.

AOs 7. de Fevereiro de 1793. em Meza Grande da Casa da Supplicaçaõ o Illustrissimo e Excellentissimo Senhor José de Vasconcellos e Sousa, Conde de Pombeiro, do Conselho de Sua Magestade, Capitaõ de sua Guarda Real, e seu Lugar Tenente no de Regedor da Justiça, propoz aos Desembargadores abaixo assignados, que por Aviso da Secretaria de Estado dos Negocios do Reino, na data de 11. de Novembro do anno proximo, fora a mesma Senhora servida ordenar, que se fixasse por Assento a intelligencia do §. 3. do Alvará de 11. de Agosto de 1791. pelo qual se authorizáraõ os 24. Artigos, que no restabelecimento da Casa dos Seguros se formáraõ para a regulaçaõ della; e que haviaõ sido approvados pela Resoluçaõ de 15. de Julho de 1758. em Consulta da antiga Junta do Commercio, visto que se havia decidido com variedade a questaõ excitada em diversos processos de ser, ou naõ competente, e privativo o Juizo de India e Mina para o conhecimento e decisaõ das duvidas, que occorrerem entre Segurados, e Seguradores, e nos termos da dita Ordenaçaõ do Liv. 1. Tit. 51. §. 3. e do Assento de 17. de Março de 1792. ou se o conhecimento e decisaõ das causas sobre seguros eraõ absoluta e indistinctamente privativos á dita Casa em conformidade dos ditos Artigos: e mandando o dito Senhor Regedor que se votasse sobre a referida questaõ, se venceo a pluralidade de votos que depois da publicaçaõ do dito Alvará de 11. de Agosto de 1791. se deviaõ julgar privativos á dita Casa dos Seguros o conhecimento e decisaõ das duvidas occurrentes entre Segurados e Seguradores sobre a legalidade, e observancia dos contractos do Seguro, e bem assim sobre a fórma de processar, e de decidir as mesmas duvidas; pois que pelo referido §. 3. do dito Alvará, em attençaõ á boa fé, e segurança dos taes contractos, e a causa publica do Commercio, se haviaõ authorizado os ditos Artigos com força de Lei sem distinçaõ alguma, e com derogaçaõ de tudo o que lhes pudesse obstar, quando antes sómente haviaõ sido approvados pela dita Resoluçaõ particular; o que com tudo se naõ devia entender a respeito daquellas causas, que já estavaõ propostas ao dito Juizo de India e Mina ao tempo em que se publicou o dito Alvará, e para naõ vir mais em duvida, se fez este Assento, que o dito Senhor Conde Regedor assignou com os Ministros que nelle votáraõ. *Conde Regedor. Ganhado. Azeredo. Coutinho. Telles. Vidal*, etc.

F I M.

PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL,
E
LEIS DE MARINHA
PARA USO
DA MOCIDADE PORTUGUEZA, DESTINADA AO COMMERCIO:

TRATADO II.
DO CAMBIO MARITIMO.

DE ORDEM
DE
SUA ALTEZA REAL,
O PRINCIPE REGENTE NOSSO SENHOR,

POR
JOSE' DA SILVA LISBOA,
DEPUTADO, E SECRETARIO DA MEZA DE INSPECÇÃO DA AGRICULTURA, E COMMERCIO DA CIDADE DA BAHIA.

TOM. II.

LISBOA:
NA IMPRESSÃO REGIA.
1812.

Com Licença.

Quid maius, meliusve Reipublicae facere possumus, quam si doceamus et erudimus juventutem?

Cicer.

PROLOGO.

O Universal, e tão necessario uso do Contracto de Cambio Maritimo ou *Letras de Risco*, hum dos grandes apoios da Navegação; e a falta de Legislação Patria para a decisão de todos os casos e controversias, que se podem excitar, e frequentemente se movem, sobre a validade e cumprimento dos ajustes que se costumão fazer a este respeito; parece sufficiente para attrahir a benevolencia e indulgencia pública ao presente Ensayo; pois interessa não só aos Commerciantes de profissão, senão tambem a toda a classe de pessoas, que, pelas Leis das Nações, e do Paiz, não são prohibidos de dar o seu dinheiro a algum giro mercantil.

Se este Contracto fosse ainda mais universalisado e protegido do que por ora o he, immensas e incalculaveis serião as vantagens, que dahi em geral resultarião ao Commercio do Genero Humano, e em particular ao da Nação que a frequentasse. Muitos Capitalistas deixão de dar seu dinheiro a juro, e o tem estagnado e amortecido em seus Cofres, por não acharem facilmente recebedores, que possão dar sufficiente caução e segurança, e menos ainda bons penhores e solida hypotheca. Então a opulencia nacional, não tendo toda a circulação activa e rapida, que seria possivel em outra ordem de cousas com mais franca Legislação, e se houvesse maior confiança pública no emprego dos cabedaes nas aventuras arriscadas, não só se impossibilita para ter o giro e distribuição competente, mas tambem diminue infinito do seu valor permutual, occasionando-se estagnação e extincção de muitas producções da natureza e industria, por falta de meio que lhe dê vida e movimento. Como, sem vasos maritimos, infinita parte das riquezas da terra seria inutilisada, e logo se não reproduziria, pela impossibilidade do transporte aos convenientes lugares, em que podessem ter bom consummo e pagamento; assim, sem a facilidade de se dar dinheiro e outros valores a risco, innumeraveis e utilissimas viagens maritimas deixarião de se especular e emprehender; inutilisando-se consequentemente grande numero de Embarcações, e impedindo-se o progresso da Navegação, e das Culturas e Manufacturas, que esta promove.

A facilidade dos seguros he hum dos mais pungentes e efficazes estimulos, para se aventurarem todas as pessoas, que tem algum fundo a pôllo em circulação, ainda que não tenhão a habilidade e molestia de manejallo. O simples expediente de dallo a risco ou Cambio maritimo ao curso da Praça, e fazer segurar a sua importancia, como se pratica, e permitte em algumas Nações, subministra a moral certeza do reembolso, ainda no caso de infeliz successo de viagem. Assim, os que se não resolverião a dar seu dinheiro a juro ou interesse de terra, são espontaneamente inclinados a dallo a risco, segurando a respectiva importancia: e munidos de sua Apolice de seguro (que naturalmente obtem no principio a premio muito favoravel) a podem negociar vantajosamente, segundo as circunstancias occorrentes, ou remirem-se de vexames familiares e mercantis, precisando do dinheiro que derão a risco. Desta sorte, dando cada pessoa o seu cabedal a risco, fica com tudo, por assim dizer, guardando-o, e conservando-o no seu cofre, adquirindo aliàs hum proveito, que sem isso não teria, sem ser entretanto impedido de fazer transacções em seu beneficio, nas occasiões de urgencia, ou de algum emprego util do seu fundo. O Estado, a Nação, e o Commercio em geral, ganha em que não se paralyse fundo algum, disponivel para objectos mercantis, e expedi-

ções maritimas: Os especuladores activos, que não tem fundos proprios, adquirem a opportunidade de lucrarem com os bens alheios, dando as mais convenientes direcções á industria e riqueza publica: Os Capitalistas seguradores tem hum mais vasto horisonte, e bem fundadas esperanças de percebarem grande cumulo de premios; não só porque deveria crescer incomparavelmente mais o numero de segurados; senão tambem porque, estendendo-se, com infinita energia e expansiva força, as especulações e emprezas maritimas, e consequentemente o numero de Embarcações, Gentes de mar, Constructores, e outras pessoas interessadas no bom fabrico dos Vasos, e prospero exito da Navegação, a pericia e prudencia nautica: se amplificaria por extremo, e se removerião e diminuirião cada vez mais as contingencias, perigos, e sinistros do mar. O Estado augmentaria muito mais as suas rendas com a rapidez do Commercio, e augmento dos reditos interiores do corpo do povo, necessario effeito da extensão do giro e mercado dos productos da terra e industria. A concurrencia dos Capitalistas, grandes e pequenos, a pôr em circulação os seus cabedaes, faria descer a quota dos premios do risco maritimo a huma taxa muito razoada, que não gravaria os effeitos circulantes, nem empataria o consumo: a multiplicidade dos seguros seria hum accrescimo de despeza pouco consideravel, mas todavia sufficiente, para animar os seguradores a encarregarem-se arrojadamente de qualquer risco de mar.

Assás pois he manifesta a importancia do Contracto do Cambio Maritimo, e a necesidade de hum Regulamento fixo, liberal, e comprehensivo dos communs casos obvenientes, para a certeza do direito das partes, e credito dos Tribunaes e da Nação na administração da justiça nos negocios da Navegação.

Como a Lei de 18 de Agosto de 1769, e do Alvará 2.º de 16 de Dezembro de 1771, manda nas controversias de Commercio, nos casos ommissos das Leis patrias, seguir as Leis, usos, e costumes das Nações civilisadas; por isso ajuntei no fim do presente Tratado, por Appendice as Leis do nosso Reino, as duas Legislações ou Ordenanças de França, e Hespanha, mais acreditadas em toda a Europa. O excellente Codigo Maritimo da Celebre Imperatriz da Russia Catharina II, he substancialmente huma compilação daquellas Ordenanças. A mesma Inglaterra, que tanto se avantaja em Regulamentos e praticas mercantis, nada tem que a este respeito seja mais digno de saber-se ou adoptar-se; como se póde ver combinando-se com os Estatutos Inglezes que vem na collecção intitulada *Master Ship*, e nas Obras de seus melhores Authores, como Blakston, Moloy, e principalmente de Allan Park, que por ultimo escreveo sobre o Seguro e Cambio Maritimo.

Ainda que muitos Escriptores, que escreverão sobre Direito Civil dos Romanos, tenhão illustrado a questão presente, todavia nada por ora ha de melhor sobre o assumpto do que as doutrinas do Senhor Polhier, Emerigon, e Valim. Penso ter delles feito hum extracto do que era mais interessante e instructivo.

He de advertir aos Leitores, que, tendo tomado as Ordenanças de Marinha de França por texto Capital, quando no curso do presente Tratado cito Artigos della sem designar o Livro e o Titulo, deve-se entender sómente do Livro 3. Tit. 5. das mesmas, que ahi se denomina *Contrato de Grossa Aventura.*

Como na origem, e pelo mais frequente costume deste Contracto, se dá a risco o dinheiro, e assim se declara nas Letras respectivas, ainda que, por novação de outros creditos e obrigações legaes, se transformasse o Con-

TRATADO II.

DO CAMBIO MARITIMO.

CAPITULO I.

Do Cambio Maritimo, suas denominações, e natureza.

O Cambio Maritimo he o Contracto, que entre nós se chama *dar dinheiro a risco*: Elle he conhecido desde a mais alta antiguidade entre os povos Commerciantes, e dados á navegação. O Direito Romano o authorizou, estabelecendo as regras capitaes no Digesto e Codigo Titulo de *Nautico Foenore*. Elle se póde definir hum Contracto literal, pelo qual hum dos contrahentes empresta a outro certa somma a risco sobre o casco ou effeitos de alguma Embarcação, em alguma determinada viagem ou aventura maritima; com a condição, de que, no caso de perda, por fortuna de mar, ou força maior da mesma Embarcação ou effeitos, sobre que tal somma tinha sido dada, a pessoa que a deo, não terá direito ao reembolso, senão até a concurrencia do que restar salvo; e no caso de feliz chegada, o que tiver recebido a mesma somma, será obrigado a satisfazer a quem a houver dado, não só o principal, senão tambem o premio do ajuste, como preço do risco.

Chama-se *Cambio Maritimo*, para se distinguir do *Cambio terrestre*, que tem por objecto o giro das Letras, cujo pagamento, posto se deva muitas vezes fazer depois da chegada do Navio a algum porto, conforme as condições acordadas pelas partes; com tudo, não he dependente de algum risco de mar, e sempre se deve realisar com a apresentação de segunda ou mais vias, ainda que se perdesse o Navio destinado para o porto, onde se deveria verificar o pagamento.

Este Contracto em Direito civil se denomina *dinheiro trajecticio*, *dinheiro nautico*, *usura nautica*. O Author do celebre antigo Livro, intitulado o *Guidon de la Mer*, Capitulo 18 o chama *Bomeria*, e diz que esta palavra he flamenga, que significa *quilha esquipada*; pois sempre tal Contracto tem por objecto a sorte de alguma viagem especifica de qualquer Embarcação, quer o dinheiro a risco tenha sido dado immediatamente sobre a quilha ou casco da mesma, quer sobre os effeitos, quer sobre as suas faculdades ou carregação. Em diversos paizes da Italia he chamado *Contracto de hypotheca*; porque o Navio ou effeitos sobre que directamente se haja tomado o dinheiro a risco, ficão hypotecados, e especialmente obrigados á satisfação do mesmo dinheiro, chegando a salvamento ao lugar do destino.

Os Franzeses chamão a este Contracto *grossa aventura*: porque o que dá o dinheiro, expõe-se ás perdas resultantes dos riscos, e aventura do

mar, e entra em contribuição para as *avarias grossas* nos casos em que ella tem lugar a respeito dos mais interessados no casco e carga, como no alijamento, arribada, resgate, etc. Tambem lhe dão o nome de Contracto a *retorno* de *viagem*; porque, de ordinario, o que deo o dinheiro, corre os riscos maritimos até o feliz retorno do Navio ou Embarcação sobre que foi tomado.

Os Inglezes intitulão o Cambio Maritimo Contracto de *Bottomry*, e *Respondencia*: Diz-se de *Bottomyr*; porque tem por objecto o *bottom*, isto he, o fundo ou quilha de alguma Embarcação, e he ligado á sorte della, na determinada aventura maritima, que se expoz correr o que deo o dinheiro a risco, na esperança do premio proporcional á duração e perigos da viagem: Diz-se tambem de *Respondencia*; porque, o que toma o dinheiro a risco em hum lugar, se obriga a responder, e pagar o principal e dito premio em outro, depois de certa viagem, conforme o ajuste especificado na Letra de risco, que passa a favor de quem deo o mesmo dinheiro.

O Senhor Allan Park no seu Tratado dos Seguros, Capitulo 21, faz differença entre o Contracto de *Bottomyr*, e o de *Respondencia*, e diz consistir: 1.º em que naquelle, o emprestimo he feito directamente sobre o Navio, ficando hypothecado ao reembolso assim o corpo, como os apparelhos do mesmo, para segurança do pagamento, além da obrigação pessoal sempre inherente ao recebedor do dinheiro: neste porém, de ordinario, o emprestimo he directamente sobre os effeitos carregados na Embarcação, e, em falta de pagamento, o que deo o dinheiro a risco, tem recurso unicamente contra a pessoa do recebedor do mesmo dinheiro: 2.º no *Bottomry*, o que empresta o dinheiro sobre o casco, quilha, ou fundo da Embarcação, não corre o risco dos effeitos a bordo; de sorte que, posto estes se percão, com tudo, chegando aquella a salvamento ao porto, he vencido o principal e premio: na *Respondencia* ao contrario, se o Navio perece, salvos porém os bens sobre que directamente se havia tomado o dinheiro a risco, o recebedor está na obrigação de satisfazer a somma total com o estipulado interesse. Observa porém o mesmo Author, que ambos estes Contractos são substancialmente identicos no fim, e effeitos, e que por tanto as mesmas regras e decisões, são igualmente applicaveis a hum e a outro.

Toda a pessoa que tem interesse sobre o corpo, ou sobre as *faculdades*, isto he, a carga de hum Navio ou Embarcação, póde tomar dinheiros a risco até a concurrencia do interesse que expõe aos perigos do mar; e toda a pessoa capaz de contratar póde dar dinheiros a risco.

A essencia deste Contracto, e segundo as regras de Direito civil, consiste no risco maritimo, que real e effectivamente corre por sua conta o que deo alguma somma para a especifica viagem ou aventura de mar, nem o Contracto recebe o caracter de Cambio Maritimo, senão depois do dia em que principia a correr aquelle risco, que, segundo diz Allan Park, he a *base*, e *fundamento* desta transacção.

Por consequencia, se quem tomou o dinheiro, o consome em terra, sem o expôr aos riscos de mar, o Contracto fica logo dissolvido e nullo. E pela mesma razão, logo que a Embarcação chega a salvamento no lugar e no tempo aprazado no Contracto, este cessa de produzir o premio ou cambio maritimo; salvo os interesses de terra, havendo demora no pagamento, como se dirá no Capitulo 12.

Do mesmo principio se deduz, que, se o Contracto foi nullo desde o seu principio, não se vence, nem he devido, o premio; visto que jámais o risco maritimo poderia em tal caso ser por conta ou a cargo de quem deo o dinheiro.

Em algumas Praças da Italia se costuma dar dinheiro a risco por modo de aposta sobre qualquer Embarcação. Se esta chega a salvamento ao lugar designado no Contracto, quem deo o dinheiro tem direito ao reembolso do seu capital e premio: senão chega, tudo he perdido para elle, ainda que o que tomou o dinheiro a risco, o não empregasse na Carga ou beneficio do casco da Embarcação, ou para as necessidades da viagem.

As Ord. M. F. Art. 3. e 14, conformárão-se ao Direito Commum, e não authorizão tal prática; antes obrigão a quem toma o dinheiro a risco a justificar que elle tinha por sua conta effeitos na Embarcação até á concurrencia da somma que tomou, ou interesse de co-propriedade na Embarcação, até á mesma concurrencia.

Este Contracto tem sua natureza e caracter particular e distincto de todos os outros, não se confundindo com o Emprestimo, Sociedade, e Seguro, como tem pretendido alguns Authores, posto que muito se assemelhe ao seguro, e se reja em grande parte pelos mesmos principios; visto que, quem dá o dinheiro, faz effectivamente a funcção de Segurador do proprio cabedal, tomando sobre si o risco maritimo de huma especulação mercantil, cujo fructo aliàs e interesse, bem como os prejuizos e perdas, pertencem a quem tomou o dinheiro: differindo todavia do Contracto do Seguro em essenciaes circunstancias, sendo licito, no foro externo, e estilo das Praças, a quem deo o dinheiro fazer segurar o seu risco com os Seguradores. As analogias que este Contracto tem com o Seguro, e as suas disparidades, se podem ver em Emerigon Cap. 1. Sect. 4. Trat. 2.

Este Contracto pertence á classe dos Contractos aleatorios, e condicionaes. He *aleatorio*; porque os riscos do mar são avaliados a certo preço, como, por exemplo, o do *lanço da rede*, que póde ser bem ou mal succedido. He *condicional*; porque o que toma o dinheiro a risco, se obriga a respeito de quem o dá, a reembolsar-lhe o seu capital, com o ajustado premio do risco maritimo, debaixo da *condição*; de que não sobrevenha algum accidente de força maior, que cause a perda da Embarcação ou effeitos sobre que foi dado o mesmo Capital.

Ainda que originalmente este Contracto fosse tão sómente de dinheiro dado a risco, com tudo presentemente se costuma dar a risco qualquer importancia e valor effectivo de qualquer cousa estimavel em preço, e que seja materia de commercio legitimo pela Lei das Nações ou dos paizes em que se celebra o Contracto, e onde deve ter sua execução: pois taes cousas são reductiveis a dinheiro; como sendo este o agente universal do Commercio, e o representante de todos os valores de quaesquer generos, mercadorias, e propriedades, fixas ou circulantes, as quaes não menos se medem por alguma quantia pecuniaria; sendo reciproca a representação entre o dinheiro e os objectos, que elle attrahe ou põe em movimento, segundo engenhosamente demonstra Smith na sua sublime Obra das *Riquezas das Nações*. Assim póde-se vender hum Navio ou Embarcação a risco de certa viagem: póde-se igualmente dar fazendas a risco, ou converter-se qualquer outra obrigação, verdadeira e legitima, em fundo que se dê a risco, sendo isso do interesse e acordo das partes contrahentes.

CAPITULO II.

Da legitimidade do Contracto do Cambio Maritimo.

Os Authores antigos, principalmente os Ultramontanos disputárão com muito ardor contra este Contracto, qualificando o de usurario. Deixando esta contenda aos Eruditos, direi sómente, para tranquillizar a consciencia de pessoas de moral apurada, que muito doutos e mui pios Canonistas e Theologos o approvão positivamente, como huma convenção licita e honesta, sem o menor resabio de usura, nem cousa que offenda a justiça; com tanto que as partes contrahentes procedão sem fraude; e isto (segundo elles se explicão) pela justissima causa do perigo maritimo que sobre si toma quem dá o dinheiro ou o valor da Letra, ficando o que o recebe assás beneficiado, pela opportunidade que obtem de poder lucrar com o cabedal alheio na sua projectada especulação mercantil. O premio pois do principal vem a ser não só o preço dos riscos de mar, que são immensos, mas tambem certa racionavel compensação da perda do inteiro capital, que muitas vezes soffre por outras causas o que emprega o seu fundo em tal giro e especie de negocio.

Este Contracto he praticado em todas as Praças de Commercio, e authorizado pelas Ordenanças de Marinha das Nações mais illuminadas e christans. A Lei he prática do nosso Reino e Tribunaes igualmente o authorizão. Senão fosse licito dar dinheiro a risco de mar, com premios superiores ao juro legal do que he dado a emprestimo com hypotheca, e boas seguranças, he visivel que seria insignificante a navegação e o commercio maritimo, que aliàs infinitamente influe sobre o trafico de terra, e he essencialmente ligado com toda a economía interior dos Estados, sua agricultura, e manufacturas.

Se pois a Navegação e Commercio prospéra, manejando em grande parte por dinheiros e valores dados a risco de mar; e por esse meio os industriosos que o recebem, fazem grandes operações a seu proveito e do público; e os que não tendo a capacidade ou vontade de especular nos diversos e innumeraveis ramos do trafico, o não darião aos Emprehendedores das especulações mercantis, tomando sobre si os riscos da aventura maritima, sem alguma indemnidade e avantagem proporcional; se a sociedade civilisada ganha na facilidade de taes transacções; não podendo a injustiça produzir senão geral prejuizo, parece fóra de questão, que o Contracto de dinheiro a risco he de si legitimo, sendo dirigido e executado em boa fe.

Allan Park diz, que "Mr. Pothier, e Emerigon tem provado até á „demonstração, que ainda Padres da Igreja tem reconhecido não haver neste „Contracto cousa offensiva da religião ou boa moral. Quasi todos os Escri-„ptores eminentes concordão quanto a legalidade do mesmo Contracto: e elle „he presentemente admittido e praticado em todos os paizes maritimos, e „Commerciantes da Europa.„

CAPITULO III.

Da formalidade do Contracto do Cambio maritimo.

O Contracto do Cambio maritimo, para produzir effeito em Juizo, deve ser feito por escripto, e jámais se admitte delle prova por testemunhas. Póde celebrar-se por escriptura pública, por letra e assignatura privada; e esta he mais ordinario nas Praças de Commercio. Emerigon porem diz, que não produz hypotheca senão sendo feito por Tabellião ou Notario Público. Pothier he de parecer, que, sendo feito por escripto privado, faz fé, e he obrigatorio tanto a respeito de quem toma o dinheiro, como de seus herdeiros, màs não a respeito de terceiro. Emerigon he de opinião contraria; pois este Contracto he muito favoravel ao commercio; e sem evidente prova de fraude, deve-se presumir ter sido ajustado em regra. As Ord. Mar. Fr. Art. 1. constituem legal o Contracto quer por escriptura pública, quer por escripto privado, e nisto segue a mesma prática das Apolices de seguro.

O Acto em que se estila passar este Contracto, e que se chama Letra de Risco deve conter: 1.º os nomes de quem dá e de quem recebe o dinheiro a risco: 2.º a somma ou importancia em que foi dado: 3.º o cambio maritimo ou o premio do risco: 4.º o tempo e o lugar dos perigos de mar que sejão por conta ou a cargo de quem deo a dita somma ou importancia: 5.º a declaração se tal somma ou importancia he dada sobre o corpo do Navio ou Embarcação, ou sobre as suas faculdades; isto he, sua carregação, conjuncta ou separadamente: 6.º o tempo do pagamento do Capital e premio: 7.º a expressão de todos os outros pactos, condições, ou clausulas licitas em que as partes se convencionem.

Este Acto tem a natureza de Escriptura pública, não só sendo feito entre Negociantes, que, pelas nossas Leis, nas materias de seu commercio, tem o privilegio de valerem as suas escripturações em Juizo (1), mas tambem em geral entre quaesquer outras pessoas pelo especial privilegio das Letras de risco que se declara no Alvará de 15 de Maio de 1776. Por isso havendo demanda judicial para o pagamento se procede pela acção executiva de assignação de dez dias, que determina a Ord. Liv. 3. tit. 25. Veja se o que vai dito no cap. 7. adiante. As Formulas das Letras de Risco, que são triviaes nas Praças, achão-se circunstanciadamente transcriptas nas Ordenanças de Bilbáo. Aqui bastará advertir, que, para terem vigor em Juizo, devem as ditas Letras ser feitas em papel Sellado na conformidade do Alvará de 27 de Abril de 1802. §. 26.

CAPITULO IV.

Das cousas que podem fazer o objecto do Contracto de risco.

TUdo que póde formar objecto de seguro, igualmente póde ser materia de cambio maritimo, com tanto que haja real risco maritimo, e o alimento deste risco, e nada se faça ou estipule que repugne á essencia do Contracto.

Póde-se dar dinheiro a risco: 1.º sobre o Corpo ou Casco do Navio, e Embarcação; em cuja clausula presentemente se entendem tambem os seus

(1) Assento da Casa da Supplicação de 23 de Novembro de 1796, Lei de 30 de Agosto de 1770, e de 20 de Junho de 1774. §. 42.

accessorios, isto he, os seus apparelhos, e armamentos: 2.º sobre as suas faculdades ou Carregação, directa e separadamente: 3.º sobre o total ou sobre parte sómente dos effeitos Carregados: 4.º sobre o Casco e Carga simultaneamente.

Sendo o dinheiro dado a risco sobre as faculdades ou Carregação, o Contracto abrange não só as mercadorias carregadas no Navio antes de partida, senão tambem as Carregadas por conta do recebedor do dinheiro durante a viagem. Se o Contracto he de hida e volta, elle comprehende os retornos carregados por conta do mesmo recebedor no Navio ou Embarcação designados no Contracto, ou Subrogados por necessidade no curso da viagem: visto que então o alimento do risco se acha no Navio ou Embarcação, que teve explicitamente em vista quem deo o dinheiro, ou se presume ter considerado, attendidos os accidentes maritimos que forção a mudança de Embarcação.

Sendo o dinheiro dado ao risco sobre a Embarcação, elle não he relativo senão ao Corpo da mesma, e não ás faculdades ou Carregação; salvo se, segundo as circunstancias do facto, uso do paiz, e a virtual ou presumida intenção das Partes, se poder igualmente applicar as mesmas faculdades ou Carga. Em tal caso o Juiz deve interpretar o Contracto segundo a ostensiva, implicita, ou subentendida vontade dos contrahentes, e, na dúvida, a beneficio do devedor, que tomou o dinheiro; pois que estava no poder do Credor, que deo o mesmo dinheiro, explicar-se mais distinctamente.

Pelas Ord. Mar. Fr. não he permittido dar dinheiro a risco sobre o frete a vencer, nem sobre os esperados proveitos das mercadorias, nem sobre os salarios dos marinheiros, senão em presença do Mestre do Navio ou Embarcação, e em menos da metade dos mesmos salarios.

A razão da prohibição a respeito do frete a vencer consiste, em que, do contrario, quem deo o dinheiro a risco, ficaria á discrição de quem o tomou, que pouco se importaria de aquirir hum frete, de que não lhe resultaria proveito. Valim commentando o Art. 4. das Ordenanças ao presente Tit. he de parecer, que he licito tomar dinheiro a risco sobre o frete já adquirido, isto he, para pagar o frete *estipulado* a *todo o evento*, seja para o transporte das suas mercadorias, seja para a sua passagem. Emerigon porém entende, que o Armador do Navio ou Embarcação não póde tomar dinheiro a risco sobre o frete adquirido a si proprio. Veja-se a especie do caso que elle propõe no Cap. 5. Sec. 2. sub n.º 1.

A razão da prohibição de tomar dinheiro a risco sobre os proveitos esperados das mercadorias he, porque taes proveitos ou lucros são incertos, nem tem consistencia physica ou valor já preexistente e realisado no Navio ou Embarcação.

A razão da prohibição dita a respeito dos salarios dos marinheiros he, por paridade de razão, a identica para não se poderem fazer seguros dos mesmos salarios, a fim de se interessarem com a maior coragem possivel na salvação dos Navios. Além de que seria odoso, e de máo exemplo, authorizarem-se Contractos de dinheiro a risco sobre salarios de marinheiros; porque tal commercio apenas poderia ser feito por taverneiros suspeitos de levarem as gentes de mar nos seus supprimentos de provisões necessarias.

CAPITULO V.

Dos riscos a que he responsavel quem dá dinheiro a Cambio Maritimo.

O Contracto do Cambio Maritimo he sujeito aos mesmos riscos, que a Apolice de Seguro, salvas as excepções seguintes.

O que deo dinheiro a risco não he obrigado á avaria simples ou damnos particulares, que acontecerem ás mercadorias, senão tendo havido sobre isso convenção expressa. Tal he a decisão das Ordenanças Art. 16.; quando aliàs o Segurador responde por taes avarias a não haver estipulação em contrario. (1)

Esta disparidade funda-se, em que o Segurador se obriga a indemnisar o Segurado de todas as perdas e damnos acontecidos por fortuna de mar sobre os effeitos seguros; ao mesmo tempo que o que deo o dinheiro a risco, não contrahe, por via de regra, semelhante obrigação com quem o recebe. E demais: a feliz chegada do Navio fórma a condição essencial e caracteristica do Contracto do Cambio Maritimo: Ora as avarias simples não influem cousa alguma no Comprimento desta obrigação, e consequentemente taes avarias são estranhas a quem dá o seu dinheiro a risco; salvo se se declara responsavel por ellas, em virtude de pacto especial.

As varias grossas, porém, são a cargo dos que dão dinheiros a risco. Aquellas são os resgates, alijamentos, córtes de mastros, ancoras; e os mais expedientes tomados para a salvação commum do Navio e Carga, sendo effectivamente conseguida. Assim o decidem as Orden. Art. 16. He evidente, que, sendo todas estas operações praticadas a bem geral, e utilmente, os que derão dinheiro a risco não poderião com justiça, e bom senso, recusar o contribuir para a avaria grossa. Por isso nem he válido o pacto de que em tal caso não hajão de contribuir para a avaria; pois seria offensivo da equidade natural, e do interesse do mesmo que deo o dinheiro a risco: aliàs, em semelhantes accidentes, não terião os Affretadores e Carregadores todo o motivo de fazerem os possiveis esforços de salvarem o Navio. Para que tal Contracto seja legitimo, he necessario que o dinheiro trajecticio, aliàs a sua importancia, ou equivalente fixo no Navio ou Carregação, navegue a riscos de quem deo o dinheiro, *periculo creditoris naviget*, como diz a L. 1. ff. de nautic. fœnore. Tal he a condição integral de immutavel de semelhante Contracto. Por tanto as clausulas de *livre de avaria*, *e livre de abandono em caso de innavegabilidade*, são nullas a respeito de quem deo dinheiro a risco, ainda que podem ser estipuladas validamente pelo Segurador; pois que este he hum fiador que não he responsavel dos riscos senão relativamente ás condições do seu Contracto, limitando os riscos que affiança, e excluindo aquelles que lhe não fazem conta.

Como em geral os riscos de tal Contracto correm o mesmo parallelo das Apolices de Seguro, por isso quem dá dinheiro a risco não responde senão pelos que provêm dos casos fortuitos, ou fortunas de mar, e força maior no Curso da navegação. Por tanto não responde, bem como tambem não responde o Segurador, pelas perdas e damnos acontecidos pelo vicio proprio do Navio ou Carregação, ou pelo facto dos Proprietarios, Mestres, Marinheiros, e Carregadores, *senão ha convenção em contrario.* Tal he a disposição das Orden. Art. 12.

---

(1) Emerigon Cap. 7. Sec. 1.

Pelo que, se a perda aconteceo havendo mudança de viagem por Ordem do Proprietario, ou por facto dos Carregadores, barataria do Mestre e Equipagem, quem deo seu dinheiro a risco, por nada disso responde, e tem direito ao seu principal e premio, não tendo havido aquella estipulação.

Em consequencia do que, se as mercadorias se corrompem, se os liquidos se evacuão por defeito das vasilhas, ou por seu natural esvaimento, e os generos seccos fermentão, os sáes se liquidassem, e o Navio se constitue innavegavel por velho e arruinado nas suas partes essenciaes; todos esses damnos, perdas, e avarias, não são a cargo de quem deo o dinheiro, huma vez que chegasse o Navio a salvamento ao lugar do destino designado na Letra de risco.

A clausula da dita Ordenança, *senão ha convenção em contrario*, só se deve entender, quando quem dá o dinheiro se obriga a tomar sobre si o risco do vicio proprio das mercadorias, que sobrevem depois da partida do Navio no curso da viagem; mas não quando aquelle vicio já existisse antes da mesma partida. Veja-se a doutrina de Emerigon no seu Tratado dos Seguros Cap. 12. Sec. 9. e 38.

Sendo confiscado o Navio e effeitos por causa de contrabando feito pelo Proprietario, Carregadores, Mestre, ou Equipagem, o damno não he a cargo de quem deo o dinheiro a risco, e tem vencido o Cambio ou premio com o seu principal; pois tal perda não provêm de fortuna de mar, mas da avareza, e audacia de quem viola as Leis do paiz. *Non ex marinae tempestatis discrimine, sed ex præcipiti avaritia et incivili debitoris audacia* L. 3. Cod. de naut. faenor.

Alguns Authores dizem que, o que deo o dinheiro a risco, responde pela tomadia, se soube do designio, consentio, e tomou sobre si as consequencias. Porém esta doutrina he insustentavel e inadmissivel em Justiça; pois tal estipulação seria illusoria e nulla, como em fraude das Leis: e, em regra geral, ninguem póde pactear com outro, *que se encarregará de responder pelas faltas que este commetter.*

Se o sinistro proceder de qualquer outra pessoa a bordo do Navio, sem que o Capitão podesse prever, e impedir, deve-se reputar acontecido por fortuna de mar, e força maior, e consequentemente a cargo de quem deo o dinheiro a risco.

O Artigo 12. das Ordenanças na presente materia, he coherente, e deve ser combinado com os Artigos 27, 28, e 29 do Tit. dos Seguros; e são aqui applicaveis ás doutrinas de Emerigon no seu Tratado dos Seguros Cap. 12.

Se no lugar do negocio a que se dirigio ou voltou o Navio sobre que se correo o risco, as mercadorias não achárão venda, ou bom preço, ou forão vendidas a pessoas que fallírão, ou não pagárão; se forão ahi pilhadas, incendiadas, ou damnificadas, todos estes acontecimentos, sendo riscos de terra, e extrinsecos á navegação, não são a cargo dos Credores de Letras de risco, que tem por isso direito ao reembolso do seu principal e premio.

CAPITULO VI.

Do tempo dos riscos.

POde-se dar a risco o dinheiro, ou qualquer real importancia, e valor, ou por huma viagem inteira ou redonda de hida e volta ao porto da sahida; ou só de hida ao porto ou lugar do destino; ou sómente de volta; ou por hum tempo prefixo; ou por mezes de viagem, segundo for regulado no Contracto por acordo das partes.

Pelas Ord. Mar. Fr. Art. 13. se o tempo dos riscos não he regulado pelo Contracto, quem deo o dinheiro ou valor a risco, o corre, quanto ao Navio ou Embarcação, até ser ancorado no porto do seu destino; e quanto ás mercadorias, elle corre desde que estas são carregadas a bordo, ou nas lanchas ou botes, que alli as levão, até que sejão desembarcadas em terra.

Porém bem observa Pothier, e Emerigon, que, não havendo na Letra *expressa declaração* do tempo do risco, a presumpção deve antes ser o ter-se dado o dinheiro ou valor a risco de viagem inteira de hida e volta ao porto da Sahida; pois tal presumpção he analoga á natureza do Cambio Maritimo, que, por via de regra, e prática ordinaria, se entende ser de *retorno de viagem*. Por tanto o premio ou preço dos riscos estipulado na Letra he vencido por inteiro, ainda que não volte o Navio ou Embarcação. Tal he a praxe de julgar nos Tribunaes de Commercio segundo a regra geral, que, desde o momento que começou a correr o risco, quem deo seu dinheiro ou valor equivalente, tem hum direito irrevocavel ao inteiro premio, e lhe he este immediatamente devido, a pezar do rompimento da viagem emprehendida, ou ainda que tenha cessado o mesmo risco antes do tempo estipulado; e isto pela identidade de razão do premio do Seguro.

Se no Contracto foi limitado o tempo do risco, passado esse tempo, o premio he logo integralmente adquirido a quem deo o dinheiro, posto o Navio ou Embarcação continue em risco depois do tempo aprazado, ou cesse antes desse tempo; bem entendido, que o curso do tempo não se interrompe pela arribada em algum porto da derrota; pois seja esta voluntaria, seja forçada por temporal, perigo de naufragio, ou preza, he possivel, que o Navio pereça por fortuna de mar.

Póde-se limitar e prorogar esse tempo á convenção das partes até certo termo: por exemplo, por tres mezes, e a *pro rata*, não excedendo hum anno a época em que se ajustarem.

Na Italia se dá ás vezes dinheiro a risco por tempo illimitado, e sem designação da viagem. Depende então do arbitrio de qualquer das partes terminar o Contracto, com tanto que não seja em hum tempo inopportuno.

Se no Contracto foi limitado o tempo do risco com designação da viagem inteira, Emerigon he de parecer, fundado na L. 6. ff. de *nautico faenore*; que quem deo o dinheiro, não corre os riscos senão dentro do tempo prefixo, e que tem vencido o principal e premio, se o Navio ou Embarcação se não perdeo dentro daquelle termo, posto perecesse depois; salvo se o Contracto contém algum pacto especial a esse respeito. Como este caso he ommisso nas Ordenanças, elle entende que se deve decidir pela citada regra de Direito commum. As Ord. Mar. Fr. Tit. dos Seguros Art. 35. determinão, que os Seguradores no dito caso respondão pela perda, se a viagem durou mais do tempo designado, tendo porém o beneficio de vencer hum premio de seguro *pro rata* da maioria do tempo, ainda que esse excesso de premio não tenha sido expressamente estipulado na Apolice.

Se no Contracto se estipular o premio com designação de tempo, e de viagem, e com a clausula e *pro rata* do premio, excedendo a viagem o tempo prefixo; se ou Navio ou Embarcação perece em qualquer tempo que seja, quem deo dinheiro, não tem direito ao principal e premio, nem ainda pelo tempo designado, posto não acontecesse a perda dentro delle; salvo se o contrario he expressamente pacteado; porque então se entende haver novo Contracto, e ter principiado daquelle termo, como em prorogação, ou continuação do primeiro.

Se o Contracto tiver sido por huma viagem de sahida e entrada, e a tanto por cento por mez, neste caso o premio só he devido no fim da viagem, e na quota proporcional á duração da mesma. Mas se o Navio se perde, quem deo o dinheiro, nada tem a pertender.

Dando-se dinheiro a risco por viagem de hida e volta, póde-se estipular que, no caso de guerra, quem tomou o dito dinheiro, faça remessa do principal e premio vencido no porto do destino para o porto do retorno em Letra de Cambio. Emerigon approva este pacto; com tanto porém que as Letras de Cambio sejão remettidas a risco de quem deo o dinheiro a Cambio Maritimo; não devendo ser mais aggravada a condição de quem o tomou, que, em tal caso, exérce só o ministerio de Commissario, ou Preposto de quem deo o dinheiro a risco, pagando em boa fé aquelle principal e premio no tempo e lugar em que se terminou o risco.

Póde-se estipular que, sobrevindo a par o premio seja reduzido ao curso do preço, que iguaes viagens tiverem no mez seguinte a noticia da certeza da cessação das hostilidades.

Tem-se feitos Contractos a risco por viagem inteira de hida e volta, com o pacto de vencer quem deo o dinheiro hum premio v. g. de doze por cento nos primeiros seis mezes, de sorte, que vença esse premio, ainda que, passados elles, o Navio ou Embarcação perecesse. Emerigon, propondo a questão se será tal pacto legitimo, distingue o caso em que o que tomou o dinheiro póde, ou não, ter lucros, e comprar retornos dentro daquelle prazo. Se póde, por exemplo, nas pequenas viagens de caravana, cabotagem, e escalas a algum ou diversos portos, sendo-lhe permittido desembarcar as mercadorias e vendellas, e pagar o principal e premio ajustado, enviando a sua importancia em Letras de Cambio, ou de outro modo, he aquelle Author de parecer, que o Contracto deve ter o seu vigor: pois na dita hypothesse, convem distinguir duas especies de viagens, a primeira de hida, em que se podem realisar os fundos sobre que se corrêrão os riscos, e que chegarão a salvamento no termo prefixo, e outra de volta desde o lugar da escala, e possivel venda dos effeitos até o porto do ultimo destino. Porém se o Navio ou Embarcação pereceo depois do termo aprazado, porém antes de que o que tomou o dinheiro podesse tocar a algum porto, e fazer nelle negocio, fica este isento de pagar o principal e premio.

Valim diz, que alguns capitalistas usurarios tem especulado hum meio de se indemnisarem, quando, nas viagens de hida e volta com tempo determinado, o Navio ou Embarcação excede esse tempo, estipulando, que em tal caso adquirirão de mais hum premio de meio por cento ao mez, tanto do principal, como do premio ajustado, e vencido no dito tempo. Emerigon entende, que tal pacto não offende a justiça, nem a natureza do Contracto; pois que aquelle accrescimo he equivalente a hum ulterior Cambio Maritimo, ou novo premio estipulado pela maior duração dos riscos, que sobre si toma quem deo o dinheiro.

CAPITULO VII.

Do Lugar dos Riscos, e mudança de Navio.

QUem deo dinheiro a risco não responde pelas perdas acontecidas fóra dos lugares especificados no Contracto; salvo se a mudança da derrota e viagem foi necessitada por força maior ou fortuna de mar. (1).

Igualmente não responde pela mudança de Navio ou Embarcação feita sem necessidade, isto he, fóra do caso de arribada forçada por perigo de naufragio ou preza, e se condemnar no porto o mesmo Navio por innavegavel, ou ter soffrido varação, ou naufragio. Sobrevindo porém tal caso, quem deo o dinheiro responde pelos riscos do Navio ou Embarcação que se subrogou; e quem tomou o dinheiro, cujos effeitos forão postos em terra, póde carregar a risco de quem o deo, seja os mesmos effeitos, seja os seus equivalentes, productos, ou retornos, em outro Navio ou Embarcação que achar.

Não sendo possivel achallo sem maior frete, a maioria deste será huma avaria grossa, a cargo de quem deo o dinheiro a risco.

Não se achando Navio ou Embarcação que se possa sobrogar ao condemnado por incapaz de viagem, os effeitos sobre que se deo o dinheiro ou os seus productos e retornos, que não poderem ser carregados, ficão desde então na condição de effeitos salvos de naufragio, ou d'outro sinistro de força maior, e o Contracto de risco fica resoluto, e reduzido ao valor dos mesmos effeitos, para por elle ser pago quem deo o dinheiro a Cambio Maritimo. Então quem tomou o mesmo dinheiro, sendo presente (aliàs o Capitão do Navio ou Embarcação) se constitue o Mandatario, e Procurador de quem deo o dinheiro, com o poder e obrigação de administrar os effeitos, e dispollos por conta do dito; a fim de que, pela importancia dos mesmos effeitos, se haja de pagar o principal e premio na concurrencia do liquido; do que tudo deve apresentar conta fiel em devida fórma ao Credor.

Sendo os effeitos vendidos a dinheiro do paiz, ou papel moeda, o desconto ou perda he tambem a cargo do Credor.

Em geral toda a doutrina sobre a responsabilidade dos Seguradores, ou sua não responsabilidade no caso de mudança de derrota, de viagem, de Navio, e lugares do risco, he applicavel a quem dá dinheiro a risco. Pelo que se póde ver a Emerigon no Tratado dos Seguros Cap. 13., e o meu Tratado sobre a mesma materia Part. 2. Cap. 10. e seguintes.

Se o dinheiro foi dado sómente para viagem de hida, ou por hum tempo limitado, deve-se pagar o principal e premio no lugar, onde o risco se findou; e estando o devedor em mora o Credor, o póde fazer ahi demandar perante as Justiças da terra. E não havendo ahi pessoa a que se possa fazer o pagamento, o devedor terá a escolha, ou de pôr o dinheiro em deposito em Juizo, recorrendo ao Magistrado do lugar, ou de embarcallo comsigo, ou de sacar Letra de Cambio a favor de quem deo o dinheiro a risco. E neste caso será descarregado de pagar interesse algum de terra até a sua chegada; mas o dinheiro ou effeitos que comsigo trouxer, serão a seus riscos; e bem assim será por sua conta a Letra de Cambio que sacar, salvo a ter para isso ordem expressa do Credor.

Se houvesse pacto de que tal Letra, aliàs sacada por expressa ordem

---

(1) Emerigon Cap. 8. Sec. 4.

deste, fosse por conta do recebedor do dinheiro, seria iniquo, usurario, e contra a natureza do Contracto: porque basta que este pague o principal e premio no lugar do termo do risco, sem que seja licito aggravar mais a sua condição.

CAPITULO VIII.

Do dinheiro à risco tomado pelos Capitães ou Mestres dos Navios, e Embarcações por conta dos Proprietarios.

O Capitão do Navio ou Embarcação não se entende ser preposto por Mestre ou Senhor do Navio ou Embarcação, senão em ausencia dos Proprietarios (ou de seus correspondentes que o representão) e a respeito das cousas que estes não podem fazer commodamente por si mesmos: Em quanto se acha em terra, está ás ordens dos Armadores, que até os podem despedir a seu arbitrio. Por tanto nada podem fazer de essencial senão de concerto e consenso dos Donos dos Navios, ou do seus correspondentes que os representão.

Assim, estando estes presentes, não podem no lugar do domicilio dos mesmos, afretar, fazer reparar o Navio ou Embarcação, comprar seus apparelhos, ou tomar para esse effeito dinheiros a Cambio Maritimo, sem seu mandado e consentimento: do contrario ficão responsaveis tão sómente em seu nome; e por sua pessoa e bens. Nem quem dá o dinheiro a risco, adquire privilegio e hypotheca senão sobre a porção que o mesmo Capitão tiver no Navio e Embarcação, e sua carga, como co-proprietario e carregador: salvo se justificar, que o dinheiro fôra utilmente empregado para as necessidades do Navio ou Embarcação, e a descarga dos Armadores; pois em tal caso, tem lugar a acção, que em Direito civil se diz de *in rem verso*, visto que a ninguem he licito locupletar-se com jactura ou prejuizo alheio.

Porém os Capitães ou Mestres, estando no curso da viagem, são authorisados a tomar dinheiros a risco para *as necessidadades do Navio*, ficando o corpo e apparelhos hypothecados a quem deo o dinheiro para pagamento do principal e premio. E isto acontece, quando, por tormenta, ou outros accidentes Maritimos, forão obrigados a arribar a algum porto, e precisão de fazer reparo, costeio, e vitualhas, para proseguir sua viagem ao porto do destino.

As Leis de Direito Romano no Tit. *de Exercitoria Actione*, posto em geral decidão, que os Proprietarios respondem por todos os factos do Mestre no que respeita o Navio e navegação, ainda que aliàs este tenha feito abuso dos poderes concedidos, e recebidos, pois do contrario, serião enganados todos que com elle tratassem em boa fé, o que seria contra os interesses do commercio, e muitas vezes o tempo, lugar, e outras circunstancias não permittem maior deliberação; *omnia facta Magistri debet præstare is qui eum præposuit: alioquin contrahentes deciperentur*; *nam interdum locus et tempus non patitur plenius deliberandi consilium*, com tudo, nada a este respeito especificão sobre o recebimento do *dinheiro trajecticio*, ou dinheiro a risco.

Mas as Ordenanças de Marinha das Nações modernas Commerciantes tem estabelecido expressamente a legislação nesta materia, com a differença, que fica indicada, de não poder o Capitão tomar, por conta dos Proprietarios, dinheiros a risco no lugar do domicilio dos mesmos (ou estando o Navio em porto e lugar vizinho do termo da Cidade ou Villa em que estes possão commodamente ser consultados, por se dar em tal caso, segundo alguns Autho-

res, paridade de razão) sendo porém authorisados a tomallos, concorrendo cumulativamente as duas circunstancias de ser no *curso da viagem*, *e para as necessidades do Navio.*

As Ordenanças de Mar. Fr. Tit. do Capitão Artigo 19. requerem todavia, que para isso preceda conselho do Capitão com o Contramestre e Piloto, sendo obrigados a fazerem attestar no seu Diario a necessidade desse expediente. Mas Valim no Commentario a este Artigo diz, que essa formalidade não interessa em cousa alguma ao terceiro, que deo seu dinheiro a risco em boa fé para as notorias necessidades da viagem, nem desobriga da responsabilidade aos Proprietarios do Navio.

Para prevenir toda a futura controversia e suspeita, será prudente, que o Capitão, tendo necessidade de despezas extraordinarias no curso da viagem, que precisem de dinheiros a risco, ou de vender parte da Carregação, recorrer ao Juiz da terra, justificando a urgencia em que se acha, e requerendo faculdade para qualquer desses recursos.

Convém não menos que, em taes circunstancias, se passe o Contracto (1) de Cambio Maritimo por escriptura pública, sendo possivel, que Capitães infieis fabriquem de colloio letras de risco de assignatura privada, ou renovem as já feitas para as viagens antecedentes. E para se ter o privilegio da hypoteca, deve-se declarar expressamente no acto da escriptura, que o dinheiro a risco fora tomado *para as necessidades do Navio*: *ad armandam instruendamve navem*, *vel nautas exhibendos* L. 1. §. 7. ff. de exercit. act. Assim se determina nas Ord. M. F. Liv. 1. Tit. 14. Art. 16. Liv. 2. Tit. 1. Art. 19.

Não havendo aquella declaração expressa, não se considera ter sido tomado qualquer dinheiro, posto de simples emprestimo, para as necessidades do Navio; e quem o deo não tem acção directa contra os Armadores, nem privilegio sobre o Navio, ainda quando na realidade o dinheiro fosse utilmente empregado para as necessidades da navegação. He assim decidido na L. 7. ff. de exercit. act: *si magister navis pecuniam mutuatus*, *non cavit se recipere in refectionem navis*, *non tenetur hac actione exercitor*, *etiam si pecunia in refectionem navis impensa sit.*

Na verdade, faltando esta precaução, não se mostra que, o que deo o dinheiro, o désse especialmente ao Navio, seguindo antes a fé e segurança da cousa, do que a da pessoa do Capitão e Armadores, como se verifica, havendo a cautela da dita declaração expressa: *quasi in navem crediderit*: *quasi in navem impensurus*: como se diz na L. 1. §. 11., e L. 7. ff. de exercit. act. Consequentemente, se, pelo resultado da conta com o Capitão, se faz patente, que nada lhe devem os Armadores, quem deo o dinheiro não tem contra estes recursos, nem privilegio sobre o Navio, e só lhe he responsavel o Capitão, com quem contrahio: devendo imputar a si a propria inadvertencia: *in ipsius enim potestate fuit legem apertius dicere.* Este rigor he indispensavel para prevenir as fraudes.

Na opinião de alguns Authores, o Capitão, no curso da viagem, póde tomar dinheiros a risco para completar a sua carregação, para não voltar vasio, e sem o frete possivel. Mas tal opinião he arriscada; e nenhum Capitão prudente deve expor-se á contingencia de ser ou não approvado o seu procedimento pelos Armadores, que vem assim a correr riscos, que não cogitárão. A regra he, que o Capitão deve cingir-se á letra da sua Carta de ordens, e

---

(1) Emerigon. Cap. 4. Sec. 5.

não exceder aos limites do mandato. *Quem passa a commissão, perde, e responde pelos successos.*

CAPITULO IX.

Da infidelidade do Capitão, e imprudencia de quem lhe deo dinheiro a risco.

POsto o Capitão, no curso da viagem, possa tomar dinheiros a risco para as necessidades do Navio e navegação, com tudo o deve fazer com toda a boa fé, e economia, em modo, que as necessidades sejão verdadeiras, o supprimento tomado não exceda ás mesmas necessidades, e faça delle o util emprego para que he permittido e destinado, não o dissipando, ou convertendo para seus usos e differente applicação. Aliàs he obrigado a pagar o damno por sua pessoa e bens; e as Ord. Mr. Fr. Tit. do Capitão Art. 20, e 29, o declarão além disto indigno do grão que exerce, e o condemnão a ser banido do porto. (1)

Mas a infidelidade do Capitão não pode prejudicar ao terceiro, que contractou com elle em boa fé, sendo notoria a precisão do Navio: e por tanto tem este o seu direito resguardado, tanto da acção pessoal contra os Armadores, como o seu privilegio de hypotheca sobre o Navio, com tanto que désse o dinheiro a risco para as necessidades notorias do mesmo Navio e sua navegação: pois não he obrigado a seguir os seus dinheiros dados, espiando, e devassando do procedimento do Capitão sobre o util e destinado emprego do mesmo dinheiro. Não sendo presumivel a fraude, elle he fundado a crer, que o Capitão he homem de honra: E demais, não se póde considerar competente para julgar da quantidade de dinheiro necessaria para as necessidades do Navio nas circunstancias en que se acha, sendo preciso ter conhecimentos e prática da profissão das gentes de mar, para julgar das necessidades, e natureza das despezas feitas em semelhantes occasiões.

Por tanto os Armadores, á vista da Letra ou Escriptura de dinheiro a risco dado nas ditas circunstancias, não podem recusar o pagamento do principal e premio a quem o deo em boa fé, e sendo a necessidade notoria, ainda que aliàs o Capitão fosse infiel, recebendo mais dinheiro do que era necessario, ou não fazendo o devido emprego; salvo se poderem mostrar, que houvera simulação e colloio entre o mesmo Capitão, e quem se diz ter dado o dinheiro, apresentando seu titulo, ou que sabia que o dinheiro dado era excedente ás reaes precisões do Navio. Mas a prova desta sciencia, e de ter quem deo o dinheiro sido complice da fraude, he só a cargo dos Armadores. Como porém a prova de simulação e fraude he difficil, pois (como bem adverte a nossa Ordenação do Reino Liv. 3. tit. 59. §. ult. in fin. *o engano sempre se faz encubertamente*) ao arbitrio do Juiz pertence decidir, segundo achar presumpções sufficientes de complicidade e colloio, que, dependendo de circunstancias de facto, podem variar a infinito.

Para se prevenirem as fraudes, e se poder obrigar aos Armadores ao pagamento do principal e premio, disputando estes com o fundamento de infidelidade do mesmo Capitão, deve quem deo o dinheiro no curso da viagem para as necessidades do Navio, provar: 1.º que erão notorias as precisões do mesmo Navio: 2.º que procedêra com prudencia, fazendo a ordinaria diligen-

(1) Emerigon Cap. 4. Sec. 7, et 8.

cia para se informar do credito e bom procedimento do Capitão, e racionavelmente persuadir-se, de que elle faria do dinheiro o util e conveniente emprego. O Direito Romano requeria essa *notoriedade*, *diligencia*, *e sciencia*, para dar acção util contra os Proprietarios do Navio por qualquer dinheiro tomado: *In summa aliquam diligentiam in ea creditorem præstare, creditorem utiliter acturum, si, cum pecunia crederetur, navis in ea causa fuisset, ut refici deberet: si illud quoque sciverit, necessariam refectioni pecuniam esse.* L. 7. ff. de exercit. act. *Si in pretiis rerum emptarum fefellit Magister, exercitoris erit damnum, non creditoris* L. 1. §. 10. ff. eod. tit.

Por estes principios se resolvem as duas questões: se quem deo dinheiro a risco no curso da viagem tem acção: 1.º quando o Capitão tinha ordem dos Armadores para não tomar dinheiros a risco: 2.º quando não podia fazer emprego util no lugar.

Quanto á primeira questão, he indisputavel o direito de quem deo o dinheiro nas circunstancias, e com as cautelas acima expostas, e não podendo os Armadores provar que elle sabia da dita ordem e prohibição de tomar dinheiros a risco. Os interesses do Commercio e navegação, e a fé publica assim o exigem. Todo o Capitão se presume o Mestre, Senhor, e dominador do Navio no curso da viagem, Representante e Procurador authorisado dos Armadores; e por tanto goza do livre exercicio dos poderes, que esta qualidade pública lhe defere. Os que com elle contractão fóra do lugar do domicilio dos Armadores, ou de seus correspondentes, e maiormente no curso da viagem e portos de arribada, muitas vezes em paiz estrangeiro, não são obrigados, nem tem direito de fazer exhibir os seus titulos e carta de ordens; e elle de ordinario os não mostra, e seria, em muitas conjecturas, indiscrição e desacerto fazello, contendo segredos aliàs innocentes do Commercio, e especulação projectada. Emerigon, com muitos outros Authores, he de parecer, que, no dito caso, compete a quem deo o dinheiro a acção pessoal contra os Armadores, e o privilegio da hypotheca, salvo se lhe tinha sido intimada a prohibição dos mesmos, ou ao menos tivesse sido ella pública no lugar do Contracto, segundo se deduz das regras geraes de Direito nas L. 11, e 17, ff. de instit. act.

Quanto á segunda questão, Emerigon he de parecer, que tem lugar a acção dita, não obstante a infidelidade do Capitão, com tanto que se podesse fazer util emprego do dinheiro em outro lugar, e os Armadores não poderem convencer de fraude a quem deo o dinheiro, apresentando este o seu titulo em devida fórma.

CAPITULO X.

Do abono das Letras de risco, direitos, e responsabilidades que dahi resultão.

COstuma se frequentemente exigir e fazer abonos das Letras de risco. Os que prestão taes abonos, fianças, ou cauções, não são garantes dos riscos do mar, mas simplesmente se considerão obrigar-se a quem deo o dinheiro a responder pela fé, solubilidade do recebedor, quanto ás obrigações que directamente se derivão da natureza do Contracto.

O effeito do abono de taes Letras he que, em geral, o abonador fica *in solidum* sujeito, a respeito de quem deo o dinheiro a risco, ás mesmas obrigações que contrahe o proprio recebedor; salvo se tal abono he por algum

pacto especial, restricto a mera fiança ordinaria e subsidiaria, e modificação em que as partes convierem.

O Abonador pois he obrigado a pagar o *capital* e *premio*, não só no caso de feliz chegada do Navio, mas tambem quando elle não volte, e além disto o *interesse de terra*, ou juro desta, se o principal devedor se constitue em mora do pagamento. Sendo a sua obrigação solidaria, deve ser considerado como fiador e principal pagador. E por tanto o que deo o dinheiro, tem direito de o demandar directamente pelo principal premio, e interesses, sem que o mesmo Abonador possa ser admittido aos beneficios de divisão e discussão, cujos beneficios de Direito commum e Lei do nosso Reino nas simples fianças de que trata a Ord. Liv. 4. tit. 59, são desconhecidos nos negocios do Commercio.

O abono, quanto á responsabilidade dos abonadores, subsiste sómente com respeito á primeira viagem designada na Letra. Elle imediatammente cessa, e o Abonador fica descarregado de toda a obrigação, se, não precedendo seu consentimento por escripto, quem deo o dinheiro torna a renovar a Letra ao recebedor para differente ou segunda viagem.

A responsabilidade dos Abonadores he igual, quer o recebedor do dinheiro procedesse em boa, quer em má fé. Por tanto, se este não fez util emprego da somma que tomou a risco, ou tomou maior importancia do que foi exposta aos perigos da navegação, não podem os mesmos Abonadores ser admittidos a allegar que não souberão, nem forão participantes da fraude para se exonerarem da obrigação de pagar o capital com os interesses de terra. Tanto mais que frequentemente os Abonadores são interessados com o principal devedor. Tão importante ramo de Commercio, qual he o do Cambio Maritimo, seria extremamente languido e paralytico (havendo em geral pouca confiança nas gentes de mar, que tomão dinheiros a risco) se os abonos ficassem sem vigor por excepções estranhas ao espirito e natureza do Contracto.

Havendo abono de taes Letras feito por mulher que costume negociar, parece que não lhe deve valer o privilegio do Senado consulto Velleano, como não lhe compete em garantias de Letras de risco, e mais negociações mercantis na conformidade do Assento de 2 de Dezembro de 1791.

CAPITULO XI.

Da Negociação ou Endoso das Letras de risco.

AS Letras de risco são negociaveis, tendo clausula de *serem pagaveis á Ordem de quem deo o dinheiro.* (1) Em tal caso, este tem direito de a endossar e transmittir a Letra a quem quizer; e se podem dahi em diante fazer iguaes endossos, transportes, e traspassos, como nas Letras de Cambio. Bem entendido, que não se póde oppôr (como nestas) ao portador da Letra a compensação de divida do credor primitivo; pois se deve considerar o endosso precisamente, como se no principio logo fosse passada a Letra ao proprio portador.

Não tendo porém a Letra de risco a clausula *pagavel á ordem*, he licito e relevante em Juizo oppôr ao portador, a quem se endossou, não só a dita compensação, senão tambem todas as mais excepções legitimas; deven-

(1) Emerigon Cap. 9. Sec. 1.

do ser então o mesmo portador considerado como simples cessionario, que não tem mais direito que o seu cedente. O mesmo tambem procede, se a letra não tem clausula de *valor recebido em dinheiro de contado*, *ou em mercadorias*; porque, em tal caso, o endosso não vem a ser mais que simples mandato de demanda de pagamento.

O Endossatario de huma Letra pagavel á ordem constitue-se verdadeiro Proprietario da Letra. Por consequencia os riscos maritimos fazem por sua conta, e por tanto lhe pertence o premio ajustado, bem como o direito ao reembolso do capital.

Chegando o Navio felizmente, e achando-se fallido o recebedor do dinheiro, o portador da Letra de risco endossada á ordem tem seu regresso e acção em garantia contra o Endossador, tirando seu protesto, e denunciando-lhe em tempo e fórma a exemplo do que se prática com as Letras de Cambio. Mas esta garantia deve ser unicamente quanto ao principal, despezas do protesto, e interesses da terra do mesmo principal pela mora, e não pelo premio, visto que o endosso não he propriamente abono e caução do Contracto.

Sobre cessões de d'vidas em que o cessionario tem privilegio de estrangeiro, ou de Juiz privativo, veja-se o Assento da Casa da Supplicação de 3. de Novembro de 1769, que não dá ao cessionario mais direito que o do seu cedente.

CAPITULO XII.

Do tempo do pagamento das Letras de risco, e curso do Interesse de terra ou juro da Lei pela demora.

FIndos os riscos de mar, e purificada a condição do Cambio Maritimo, o recebedor do dinheiro ou importancia a risco he obrigado a pagar *em dinheiro de contado*, no termo do ajuste, tanto o principal, como o premio estipulado; não se podendo considerar desobrigado, ainda que offereça mercadorias para satisfação; aliàs he havido em mora, e começa logo a correr contra elle *ipso jure* o *interesse de terra*, isto he, o *juro da Lei*, segundo a taxa do paiz em que se deve executar o Contracto; e isto tanto do dito principal, como do premio vencido, sem que haja necessidade de estipulação expressa (que todavia he ordinaria nas nossas Letras de risco) nem citação judicial e contestação de lide. Tal he a jurisprudencia e prática de julgar da França segundo as Sentenças que cita Emerigon Cap. 3. Secção 3. e 4., e Cap. 9. Secção 2.

A razão destas decisões e prática funda-se nos textos de Direito Civil, que declarão na L. 5. de *nautico foenore* ser o Cambio Maritimo o preço do perigo, ou augmento da sorte ou capital dado, e que por tanto vem a constituir-se parte integrante do total da obrigação, e fazer hum composto unico e indivisivel. Emerigon acha estas razões simplesmente apoiadas nas subtilezas de Direito Romano, e diz ser contra a equidade aggravar a condição do que tomou o dinheiro a risco, forçando a pagar hum novo accessorio do Cambio Maritimo, que já he de si mesmo accessorio ao principal. Pothier o condemna como *interesse de interesse*, ou hum *anatosismo usurario*, que as Leis prohibem.

As razões destes Authores parece que não devem prevalecer ás do senso commum, que talvez sejão de rigorosa justiça. O recebedor do di-

nheiro não se obrigou, pela boa fé do Contracto, a pagar o total e premio no tempo do ajuste? Não satisfazendo a este empenho, não está em mora e falta de palavra? Se tivesse cumprido o seu trato, o credor não poderia dar logo o seu capital, accrescido com o premio, a juro ou a risco, como huma somma inteira, sendo o premio parte homogenea ao todo? Haveria injustiça e usura em exigir o interesse legal e Cambio Maritimo ao curso da Praça deste novo capital accumulado. Póde aquelle primeiro recebedor tolher ao seu credor de boa fé, a justa occasião de novo ganho, e ao commercio, a materia de huma nova transacção util? Póde-lhe ser licito contravir ao proprio facto, tirar a vantagem da sua demora, e imponctualidade, cuja causa (voluntaria ou forçada) he indifferente a quem lhe deo seu dinheiro sob a fé da exacta realisação do ajustado? Não he intoleravel, que o que falta ao seu dever, injurie a quem lhe fornece o capital para a destinada negociação, querendo diffamallo com o labeo de usurario? Se a Justiça authorisasse este ultraje, os Capitalistas serião descorçoados de darem dinheiro a risco sendo sujeitos a taes dúvidas, e empates de giro? Pague o devedor quando prometteo, e cessaráõ logo todas as controversias.

Ordinariamente nas Letras de risco se declara o tempo do pagamento. Mas, não sendo este especificado, deve-se conceder tempo razoado depois de vencidos os riscos, e purificada a condição de Contracto, para se poderem entre tanto cobrar os fretes, e venderem-se os effeitos, attendida a regra de Direito *nihil peti potest ante id tempus, quo per rerum naturam persolvi possit.* L. 186. ff. de reg. jur. §. 27. Inst. de inut. stipulat.

E ainda que na Letra de risco se expresse, que se fará o pagamento logo depois da chegada do Navio ou Embarcação, este *logo* sempre se deve entender com o temperamento de algum intervallo, pela outra regra de Direito *Quod dicimus debere statim solvere, cum aliquo scilicet temperamento temporis intelligendum est: nec enim cum sacco adire debet.* L. 105. ff. de Solut. L. 135. §. 2. ff. de verb. obligat. *Quod dixi in continenti, ita accipiendum cum aliquo spatio.* L. 1. §. 8. ff. ad leg. falcid. A Ordenação do Reino Liv. 4. tit. 50. adoptou esta regra dando dez dias extrajudiciaes ao devedor nas obrigações e Contractos ordinarios. No caso sobredito, o Juiz deve fazer hum arbitrio de equidade, concedendo ao devedor, segundo as circunstancias, hum prazo mais ou menos longo, para que, não prejudicando ao credor, possa o devedor ter os meios de encher a sua promessa, o que he conforme as regras de Direito. L. 21. ff. de jud. L. 2. ff. de re judicat. L. 105. ff. de Solut. Mas sempre nesse mesmo caso tem lugar contra o devedor o curso dos juros, desde que se constituio em mora com a interpelação ou exigencia do credor que não foi satisfeita.

Nas Letras de risco não ha prescripção de divida, como ha nas de Cambio, que, na maior parte dos Regulamentos de varias Nações Commerciantes se devem exigir em tempo breve, pena de prescrever a acção; por tanto a prescripção daquellas he de trinta annos, como das mais obrigações.

CAPITULO XIII.

Do Premio da Letra de Risco.

O Premio da Letra de Risco, e a sua superioridade ao interesse ou juro de dinheiro dado para o trafico de terra, funda-se em dous principios: 1.º na grandeza e variedade dos perigos de mar, que até as Sagradas Escripturas considerão impossivel enumerar *pericula maris quis enarrabit*? 2.º na facilidade da navegação, pela opportunidade que adquire quem toma o dinheiro ou importancia a risco de fazer grandes negocios, e em grande numero. A longitude das viagens; a estação della; a qualidade dos portos; o tempo de guerra; o ser a navegação por paragens infestadas de piratas; lotação, e a idade do Navio ou Embarcação, occasionão mil diversidades de perigos, e justificão o ajuste dos premios maiores ou menores.

De ordinario, o premio se estipula a pagar em dinheiro, e a tanto por cento do capital dado a risco, seja por viagem inteira, seja por mez: mas não implica que o seja em qualquer especie de valor, segundo a convenção das partes; e até pode consistir em alguma avantagem estipulada a beneficio de quem dá o dinheiro a risco, por exemplo, *que o capital e premio seja pago em certa moeda.*

Não se estipulando expresamente o premio, ha opinião de que só se deve o juro do dinheiro. Mas Emerigon he de parecer, que elle se vence, e convem regular pelo curso da Praça; pois trata-se de hum Contracto de boa fé, em que a equidade pede se supprão as commissões de erro, ou inadvertencia. A justiça requerer, que os interesses dos contrahentes se equilibrem em racionavel proporção. Como os proveitos da especulação vem a ser em beneficio de quem recebe o dinheiro, submettendo-se quem o deo aos perigos do mar, he-lhe devido hum premio, indemnidade ou cambio nautico adequado e compensatorio.

O premio não he devido a quem deo o dinheiro, se elle realmente não correo o destinado risco de mar, ainda que isso acontecesse por mero facto de quem tomou o dinheiro, como se dirá mais circunstanciadamente no Capitulo seguinte.

A quota do premio he inteiramente da convenção das partes; visto que depende do conceito da qualidade do risco: o qual sendo todo de imaginação, e segundo o caracter, mais ou menos timido de quem dá o dinheiro, não póde ter outros limites que o mutuo assenso dos interessados.

Alguns Authores dizem que, sendo a estipulação do premio excessiva, o Juiz a póde modificar por arbitrio de equidade, e que nunca no foro da consciencia se póde exigir, ainda que aliàs tenha consistencia legal no foro exterior. Emerigon porém muito sensatamente observa, que só não se deve o premio, quando os pactos estipulados repugnão á natureza do Contracto, ou nelle interveio fraude e dolo. Por tanto no mais o Magistrado não póde racionavelmente intervir, devendo-se confiar que as partes, entendendo bem seus interesses, em geral se arranjaráõ equitativamente, e segundo o curso da Praça.

Sobrevindo a paz ou a guerra, he devido sempre o premio estipulado, verificada que seja a condição do Contracto, salvo se essa circunstancia foi prevista e expressamente se estipulou na Letra, que se diminua o premio no primeiro caso, ou augmente no segundo.

Desde o momento em que o que deo o dinheiro começou a correr o

risco, o premio lhe he devido por inteiro, a pezar que depois se rompesse a viagem, ou esta se abreviasse, e cessase o risco antes do tempo estipulado. Nesta materia corre a respeito delle a mesma paridade ou identidade de razão e disposição das Ordenanças a favor dos Seguradores.

Sendo a viagem de hida e volta, e não tornando o Navio ou Embarcação ao porto da sahida, ou perecendo no curso da navegação, Valim, e Pothier são de parecer, que o premio deve ser diminuido de hum terço, a exemplo do que se practica nos Seguros em caso semelhante. Emerigon porém diz, que esta opinião he contraria á letra e espirito das Ordenanças de Marinha: porque a regra geral he, que, desde o momento em que o que deo o dinheiro começa a correr o risco, he-lhe devido por inteiro o premio; além do argumento que se deduz das ditas Ordenanças Tit. do Frete. Art. 9. Posto as mesmas Ordenanças estabelecessem aquelle desconto em favor dos Seguradores, esta graça, sendo de interpretação estreita, não admitte extensão ao Contracto do Cambio Maritimo. Tal he a praxe de julgar na França segundo os arestos que cita aquelle Author.

A mesma jurisprudencia, diz elle, procede no caso de ter sido dado dinheiro a risco sobre a carga do Navio ou Embarcação; com tanto que os effeitos que sobre elle se deo, tivessem sido postos em terra antes do sinistro, e não se podesse traspassallos para outro vaso. Se quem tomou o dinheiro, em lugar de carregar sobre outro vaso os effeitos carregados, ou seus retornos, os dissipa, e dispõe a seu arbitrio, elle deve pagar assim o capital tomado a risco, como o premio estipulado.

Occorre aqui reflectir sobre a nossa Legislação na presente materia. Protestando a mais religiosa reverencia ás Leis Patrias, todavia parece que se faz urgente a Reforma ou Declaração Authentica do Alvará de 17 de Janeiro de 1757, pelas observações que, com o mais profundo acatamento, submetto á sabedoria do Governo, e sua tão paternal e esclarecida protecção do Commercio e navegação.

Aquelle Alvará prohibe, debaixo de pena das Leis contra usurarios, o dar-se dinheiro a Cambio Maritimo por Premio de mais de cinco por cento, e por menos de anno, salvo sendo para o Commercio da India Oriental.

Esta Legislação feita no Ministerio do célebre Marquez de Pombal, que estava imbuido dos erros do Systema mercantil de Colbert, e outros Corypheos e Panegyristas das Restricções de Commercio, parece que ora não póde ter lugar depois das luzes economicas, que tanto se espalhão na Obra do grande Mestre Smith sobre as *Riquezas das Nações*, e que exponho no meu Tratado 8. de Economia Part. 4.

Aquelle Ministro, aliàs a outros respeitos restabelecedor da Nação, he censurado pelo dito Author Inglez, por se lembrar de estabelecer Companhias de Colonias, quando já todos os Gabinetes das Nações Maritimas as tinhão abolido pela evidencia de seu prejuizo. Deixando franco á Nação tão sómente o Commercio d'Asia, quiz que todos os Capitães do Reino, por indirecta força, se dirigissem em virtude daquella policia artificial, para as Companhias de Pernambuco, e Maranhão; e para as mãos de seus Accionistas, permittindo até á Nobreza, e Corporações de mão morta, commerciarem por meio das Companhias. Não restava aos Capitalistas senão este recurso, não podendo dar dinheiro a Cambio Maritimo por maior premio do juro de terra, nem por menos tempo que o do giro annual das Frotas.

Qual foi o resultado de tão infausta economia? As Companhias commettêrão enormes damnos, como era natural, exercendo o monopolio que de

si mesmo dá opportunidades e tentação para abusos. Por tanto fallírão, e se abolirão juntamente com as perniciosas Frotas. Os particulares sempre illudirão o rigor da Lei por Contractos e escripturas simuladas, inglobando no capital a maioria prohibida do risco, sendo este estipulado segundo a avença das partes, ou curso da Praça. Todo o mundo sabe desse obvio estratagema e universal simulação. A boa fé humana, e a lealdade do caracter nacional, tem feitos raros os exemplos de perfidia das partes recalcitrantes, e refractarias, e dolosas, que resilindo dos termos verdadeiros do trato, o tem reclamado em Juizo por usurario. Commummente se previne o golpe do doloso recebedor do dinheiro, contraveniente á sua palavra e ajuste não fraudulento, antecipando-se quem deo o dinheiro a denunciar-se judicialmente de usura, para evitar a sancção legal, valendo-se do indulto da Ordenação do Reino Liv. 4. Tit. 67. §. 10. Quando acontece tal caso, he geral a detestação contra o reclamador do trato, e o seu credito mercantil se perde para sempre. Tal he a generalidade, e força da opinião pública!

He evidente ser impossivel esperar que o que tem dinheiro, o dê a Cambio Maritimo pelo mesmo premio do juro do dinheiro emprestado, sendo os riscos de mar immensos e variados, e sendo licito exigir o interesse legal no Contracto do mutuo sob boa segurança de penhor, hypotheca, ou abonos, e garantias mercantis, que tranquillisão o credor, e lhe dão a moral certeza do seu reembolso. Luta-se (ao que parece) contra a razão, e natureza, pôr em parallelo os premios de tão differentes Contractos; e a Legislação que insiste em tão impraticavel empenho, só póde ter o effeito de estragar a moral pública, interromper o curso do Commercio, affugentar o dinheiro da Nação para os cofres dos avarentos, forçar aos Cidadãos ao terrivel habito de simulação, e desobediencia ás Leis, e dar ansa aos homens máos de se prevalecerem da arma legal para violarem as proprias convenções, aliàs em si licitas e honestas.

No Brasil o Commercio da Costa d'Africa para resgate de escravos, e o da Cabotagem das Colonias, he promovido por dinheiros de risco, que se dá sempre muito além do juro do dinheiro, conforme a differença das viagens, e portos, e concurrencia de capitaes empregados. A geral inobservancia das Leis, que o evidente interesse particular quasi necessita, além de trazer carrego de consciencia (pois as Leis do Soberano obrigão tambem em vinculo interno) he de consequencias perniciosas, quer se tolerem as simulações, que são tão sabidas na geral prática, quer se faça executar o rigor da Legislação.

Formula das Letras de risco da Praça da Bahia na Navegação da Costa d'Africa.

Bahia *de* *de* 1803.

Principal	. . ₵ . . .
Premio a 5 por cento	. . ₵ . . .
Somma	. . ₵ . . .

A trinta dias vista, depois da chegada a salvamento ao porto desta Cidade, ou a qualquer outro do Brasil, onde faça descarga vindo de volta da Cos-

ta da Mina, ou qualquer porto d'Africa ›› o Bergantim invocação tal ›› para onde segue viagem com o Mestre *F.* pagarei eu *F.* Senhorio ›› ou interessado ›› que sou no casco e carga do mesmo Bergantim, ou quem meus poderes tiver e effeitos receber, por esta minha unica Letra de risco ao Senhor *F.* ou a quem seus poderes tiver, e esta me apresentar a somma e quantia de . . ₰ . . . proveniente de . . ₰ . . . recebido do dito Senhor em dinheiro (ou tabaco, e effeitos) para ajuda e augmento da carregação do dito Bergantim; e pelo risco que nella vai correndo de mar, fogo, corsario, e piratas, inimigos, ou falsos amigos, e não de qualquer outra avaria, alijação, e morte de escravos, que isto tomo sobre mim, e lhe dou de avanço a 5 por cento de premio, que nos ajustamos, que junto ao principal faz a dita quantia de ›› tanto ›› que pagarei sem dúvida alguma no tempo do seu vencimento; e caso naufrague o dito Bergantim (o que Deos não permitta) ficará esta Letra vencida pro rata; e não satisfazendo no seu vencimento, pagarei do tempo que exceder os juros da Lei até seu real embolso: para o que obrigo meus bens presentes e futuros, dito Bergantim, e sua carregação, etc.

Firma do Recebedor.

CAPITULO XIV.

Do Storno ou dissolução e nullidade do Cambio Maritimo por rompimento de viagem, falta, ou fraude de quem tomou o dinheiro a risco.

STorno significa dissolução ou nullidade de trato. Como o risco de mar e da essencia e condição impreterivel do Cambio Maritimo, he por tanto necessario, que o dinheiro dado para certa viagèm especifica seja realmente empregado no objecto para que foi recebido. Senão se effeituou o destinado emprego, nem foi exposta a sua importancia ao risco maritimo, o Contracto não póde subsistir, immediatamente se storna, caduca, dissolve, e annulla; e esta nullidade entra nas regras geraes de Direito que militão a respeito das convenções em que se não guardou o estipulado: *conditio causa data, causa non sequuta.* Em tal caso quem deo o dinheiro, tem sim direito ao reembolso do seu capital, mas não póde pertender o ajustado premio, isto he, o preço do perigo, visto que este não existio. (1)

Por tanto, se o que tomou dinheiro em boa fé, o dissipou em terra, e não quiz ou não pode carregar effeitos no Navio, ou não empregou utilmente no costeio e vitualhas do mesmo Navio destinado, se reclamou o trato antes da sahida deste, se houve rompimento de viagem antes da partida, ainda por facto de quem tomou o dinheiro, cessa o vigor do Contracto.

Os Authores Italianos são de parecer, que o Storno do Cambio Maritimo só tem lugar, quando se rompe a viagem por força maior, e imprevisto obstaculo, antes de começar o risco, e quem deo o dinheiro não póde carregar no Navio, ou fazer o destinado emprego util a bem do casco e navegação. Porem Valim, Pothier, e Emerigon são de opinião contraria, seguindo a letra e espirito das Ordenanças de Marinha Art. 15, que nesta parte

(1) Emerigon Cap. 6.

se conformão aos principios fundamentaes de Direito Civil, e da Ração, que faz o risco máritimo a essencia e condição virtual do Contracto.

Se quem tomou o dinheiro não quiz ou não pode, por qualquer causa carregar a total importancia no Navio, e para a viagem do destino, e só carregou ou fez util emprego em parte, o Contracto se storna e dissolve quanto a parte que não foi exposta aos riscos; e subsiste na parte que realmente os correo; e em tal caso, o que deo o dinheiro tem direito á parte proporcional do premio, sendo a viagem feliz, e havendo perda, só tem direito ao reembolso da porção que não foi exposta aos riscos.

Havendo feliz viagem, e não tendo quem tomou o dinheiro querido carregar, ou fazer util emprego, no todo ou em parte, fica responsavel ao interesse de terra, ou juro do dinheiro, pela demora do reembolso do principal, desde o tempo que recebeo a somma, ainda que justifique que não esteve da sua parte a falta da carregação e emprego util. Assim se deduz do dito Art. 15.

Valim accrescenta, que se elle por sua falta (e não por força maior ou imprevisto accidente) deixou de carregar, e fazer util emprego do dinheiro, he de mais obrigado a pagar meio por cento do premio a quem deo o dinheiro, se este tinha feito segurar o principal, como he authorisado nas Praças.

O que he dito sobre o rompimento de viagem, procede sómente, quando tal rompimento he feito antes da partida do Navio, isto he, antes de começarem os riscos da viagem destinada. Pois huma vez que elle desaferrou do porto, se fez á vela, e começárão os riscos de mar, ainda que logo depois, ou no curso da navegação, se rompese a dita viagem, quem deo o dinheiro, tem vencido irrevocavelmente inteiro premio, na conformidade da regra estabelecida no Cap. 6.

Posto seja livre ao que recebeo o dinheiro a risco não carregar, nem expedir o Navio para a viagem projectada, e por tanto stornar e retratar o Cambio Maritimo; todavia, para declarar o storno a quem deo o dinheiro, e isentar-se de pagar o premio ajustado, he preciso que declare e interpelle a quem deo o dinheiro, *antes da partida do Navio*; para remover a presumpção de fraude, que naturalmente se levanta contra si, justificando que não póde carregar effeitos, e expôr aos riscos a importancia das sommas que tomou.

Pothier porém adverte, que, em geral não se presumindo por Direito a fraude, deve em tal caso ser facilmente attendido o que recebeo o dinheiro nas allegações ou provas que fizer para justificar a sua boa intenção: para o que basta que allegue cousa plausivel. Mas difficilmente póde ser attendido, se propõe o storno depois da sahida do Navio, declarando a quem deo o dinheiro que não teve lugar a expedição projectada. Em tal caso deve justificar a sua innocencia por allegações e provas relevantes. Este rigor he justo: pois, ainda que ninguem deve ignorar a condição daquelle com quem trata, com tudo não soffre a boa fé, e os interesses da circulação mercantil, que esteja no vago arbitrio de quem recebeo o dinheiro, frustrar o ganho licito do premio maritimo, a que tinha direito quem deo seu dinheiro na boa fé da applicação destinada, e que poderia ser dado a outra pessoa mais activa e constante nos seus negocios.

Quando o Mestre do Navio ou Embarcação, Armador, ou Carregador, toma dinheiros a risco em maior somma do que a importancia da carga, e util emprego no casco para reparo, costeio, ou vitualhas, se o Navio

ou Embarcação se perde por naufragio, varação, ou preza, o excesso da quantia dá vehemente suspeita de fraude daquelles Recebedores, que de proposito procurárão encalhar e entregar o Navio aos piratas e inimigos, para lucrarem a maioria do cabedal tomado, do que tem havido detestaveis exemplos.

Para obviar taes malfeitorias o Art. 3. das Ordenanças prohibe tomar dinheiro a risco sobre o corpo ou carga do Navio, além do real valor respectivo: sob pena de ser quem o tomou constrangido a pagar no caso de fraude todo o principal tomado, sem embargo da perda ou preza do Navio.

Mas, em tal caso, quem deo o dinheiro não póde exigir premio; pois fica o fraudulento recebedor assás punido pela perda de todo o principal: mas, segundo Emerigon, tem direito ao juro da Lei, em virtude da regra geral, que, declarando-se nullo o Contracto por fraude do recebedor, tem lugar desde a data do mesmo Contracto o curso dos interesses legaes de terra, de que se tratou no Cap. 12.

Se o Navio chega felizmente, o recebedor do dinheiro culpado de fraude por ter tomado sommas em excesso a importancia exposta aos riscos; ou desbaratado a que recebeo, ou dado outra applicação, não se póde eximir de pagar não só o principal senão tambem o Cambio Maritimo ajustado. A excepção de dolo lhe impõe silencio, e não lhe permitte vir a juizo allegar a propria malicia.

E se essa fraude foi feita pelo Capitão no curso da viagem, os proprietarios, e Armadores, que respondem pessoal e absolutamente pelos factos do Mestre seu Mandatario e representante, não podem isentar-se de pagar o principal e premio ajustado aos que derão o seu dinheiro em boa fé para as necessidades da navegação, nos termos expostos nos Capitulos 8. e 9; salvo se fizerem o abandono do Navio e frete.

CAPITULO XV.

Do Seguro do Dinheiro dado a risco.

PElas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 6. dos Seguros Artigo 16 e 17 he prohibido a quem tomou o dinheiro a risco fazello segurar, e a quem o deo, fazer segurar o premio ou Cambio Maritimo, pena de nullidade dos Seguros, e de castigo corporal. Esta Legislação vem a legitimar o seguro em favor de quem o deo *quanto ao principal*, que corre o risco de perder. A razão daquella prohibição he justa; pois não correndo o recebedor risco algum de mar, sendo todos a cargo de quem deo o dinheiro, não póde deixar de ter intenção fraudulenta, se o vai segurar na correspondente quantia.

Esta razão não milita contra o que deo o dinheiro; pois, receando o sinistro do seu capital, não he alheio da razão que procure removello por meio do seguro: tanto mais que não faltaráó occasiões em que o não possa conseguir senão com total sacrificio do seu premio estipulado no Cambio Maritimo, e talvez ainda com desfalque do principal.

Ainda que quem dá o seu dinheiro a risco seja considerado como segurador do mesmo, essa razão com tudo não obsta que não procure depois pôr o mesmo dinheiro (que vem a ser como outra qualquer propriedade) a abrigo da perda de mar, por via da Apolice de Seguro: bem como, pela prática hoje commum nas grandes Praças, he licito o reseguro, que os Seguradores fazem, removendo o seu risco sobre outros Seguradores mais ani-

mosos, e esperançosos de bom successo. Como a differença dos capitaes, caracteres e circumstancias dos que se empenhão em especulações maritimas, influem em ás duas transacções mercantis, o bem e gyro do Commercio exige que se franqueem estes tratos, sendo feitos em boa fé. E tal he o actual uso e estilo das Praças mais consideraveis da Europa.

Valim commentando o dito Art. 16. diz que o proprio recebedor do dinheiro a risco póde fazer segurar os effeitos para que recebeo o dinheiro, se estes forem de maior importancia do valor que os mesmos dinheiros, recahindo o seguro tão sómente sobre o excedente dessa importancia ou valor. Emerigon, e Pothier são do mesmo parecer, e com evidente justiça.

Na Italia he permittido a quem deo o dinheiro segurar tanto o principal, como o premio, bem como os Seguros e Cambios Maritimos de mera aposta. Porém a boa razão não permitte authorisár semelhantes actos, que são suspeitos de fraudulento destino, ou contrarios á natureza do Contracto.

Em Inglaterra he geral a prática dos Seguros do dinheiro a risco. Allan Paik transcreve o Estatuto de George II., que impõe pena de morte aos Capitães e Marinheiros, e quaesquer outros officiaes do Navio, que, tomando sommas a risco em mais do valor das cousas que expõe aos perigos de mar, voluntariamente a destruirem, ou procurarem fazello perder. Elle por fim accrescenta que, tendo prodigiosamente augmentado o Commercio do paiz, e vindo a ser muito geral o costume de dar-se dinheiro a risco para as emprezas maritimas, os Capitalistas, vendo-se sujeitos a grandes riscos, entendêrão ser necessario proteger a sua propriedade por meio dos seguros. Mas, para se poderem estes considerar legitimos, he necessario: 1.º que não excedão a real importancia exposta aos riscos: 2.º que na Apolice se declare que essa importancia procede de dinheiro ao valor a risco: 3.º que chegando o Navio a salvamento, quem deo o dinheiro ou importancia a risco, não receba dous capitaes, a saber, hum do recebedor, e outro do segurador, o que seria enorme fraude, e furto; e contra a Lei dos Seguros, que he simples Contracto de *indemnidade da perda realmente soffrida.*

CAPITULO XVI.

Do Privilegio da hypotheca das Letras de risco.

AS acções derivadas de Contractos não produzem, por si mesmas, *hypotheca* sem expresso ajuste das partes, que se chama *convencional* e expressa, ou por previo estabelecimento de Lei, e que se denomina *legal e tacita.* Fóra destas circunstancias, não ha hypotheca, visto que se trata de prejuizo de terceiro, e materia de privilegio, que he de rigor e direito estreito. E por tanto não admitte interpretacão extensiva; não se podendo argumentar por consequencias, nem por identidades de razão. E, ainda no caso de haver tal privilegio de hypotheca, extincta a cousa sobre que elle versava, extingue-se logo tambem o mesmo privilegio. A importancia do Contracto do Cambio Maritimo para o bem da navegação motivou, nos Estados modernos commerciantes, huma Legislação favoravel a quem dá dinheiro a risco, para segurança de seu reembolso ou possivel indemnisação. Pelas Ord. Mar. Fr. Art. 7. e 8. quem deo em boa fé dinheiro a risco em tempo e fórma por escriptura pública ou privada, adquire o privilegio de hypotheca tacita e real sobre o Corpo e apparelhos do Navio ou Embarcação, suas victualhas,

e frete; e, ainda no caso de naufragio, aos restos salvados para o pagamento do principal e premio, e interesses de terra pela mora; quer désse dinheiro ao Armador, quer ao Capitão no curso da viagem, nos casos em que este he authorisado a tomallo por conta dos mesmos Armadores (1). E tendo havido sinistro, concede o mesmo privilegio de hypotheca sobre o salvado quanto ao principal e interesses de terra. Aquelle privilegio he adquirido, ainda que se rompa a viagem, ou se faça apprehensão do Navio antes de se fazer á vela; não se vencendo então o premio do Cambio nautico, visto não se ter exposto o Navio aos riscos.

Emerigon he de parecer, que aquella hypotheca sobre o frete não se extingue ou descarrega, ainda que haja para isso pacto especial na Letra de Risco. Posto tal pacto valha entre o Segurado e o Segurador, com tudo elle diz, que não póde subsistir entre o que deo o dinheiro a risco e quem o recebeo: pois que o seguro he susceptivel de todas as condições honestas, que as partes quizerem convir, e o Segurador tem o arbitrio de limitar os seus riscos e responsabilidade. Mas a natureza do Contracto do Cambio Maritimo sujeita ou obriga a quem deo o dinheiro a risco a todo o sinistro maior; donde se segue, por reciprocidade de razão, que os restos salvados, e os fretes do Navio são inteiramente hypothecados a quem deo o dinheiro sobre o Corpo do mesmo Navio: pois, sem o socorro do seu dinheiro, não se poderia executar a empreza maritima: donde segue-se, que o pacto que dispensa o frete da contribuição vem a ser opposto á equidade natural, e em alguns casos faria o naufragio proveitoso a quem recebeo o dinheiro. Demais, o frete se considera accessorio e parte civil e legal do Navio, e por tanto pertence tambem integralmente a quem deo o dinheiro, havendo mercadorias salvadas em todo ou em parte.

Sendo o dinheiro dado ao Capitão no lugar do domicilio dos Proprietarios (ou seus correspondentes) sem seu consentimento, o privilegio da hypotheca não compete senão sobre a porção que o Mestre tiver no Navio e frete. Mas os que concorrêrão para os seus reparos, costeio, estando o Capitão notoriamente authorisado para isso, tem privilegio sobre a totalidade do Navio.

O dinheiro a risco dado a alguns dos Socios ou *Quiratarios* do Navio, não produz hypotheca senão sobre a sua porção de interesses; salvo sendo o Caixa da Sociedade, ou da expedição, e ter tomado os dinheiros nessa qualidade.

Tendo-se dado dinheiros a risco por viagem de hida e volta, os retornos da Carregação de conta de quem recebeo estão sujeitos á mesma hypotheca (2). Se este porém carregou mais da importancia tomada a risco, elle póde no curso da viagem descarregar em terra o accrescimo das mercadorias, deixando no Navio o alimento do risco até á concurrencia da somma recebida; e quem deo o dinheiro, não tem por isso razão de queixa. Mas este só corre risco das mercadorias até a concurrencia da somma dada, que se achava no Navio ao tempo do Sinistro.

Dando algum dinheiro a risco conjunctamente sobre o Corpo e Carga do Navio, este Corpo e Carga formão a respeito delle como huma só massa. E por tanto elle goza de hum privilegio solidario da hypotheca dita sobre as importancias respectivas, para se poder pagar por qualquer destes dous objectos.

---

(1) Emerigon Cap. 12 Sec. 2.
(2) Emerigon Cap. 12. Sec. 2.

Este privilegio comprehende não só o principal, mas tambem o premio e interesses de terra, visto nascerem da mesma causa e do mesmo Contracto.

Quem deo o dinheiro a risco não he obrigado, no concurso de terceiro, provar o util emprego que o recebedor fez do dinheiro, basta que apresente o seu titulo em regra.

CAPITULO XVII.

Da perda do Navio ou Embarcação, e prova do carregado.

A Perda do Navio ou Embarcação por sinistro, força maior, e fortuna de mar, por si só não liberta a quem tomou o dinheiro de pagar o principal; he tambem necessario que prove o util emprego do mesmo dinheiro, justificando ter interesse de sua conta no Navio, ou em reaes effeitos, ou em valores do costeio e vitualhas, até á concurrencia da somma tomada, e que effectivamente forão expostos aos riscos maritimos. Tal he a determinação do Artigo 14 das Ordenanças. Incumbe-lhe o ónus desta prova, e não a quem dá o dinheiro; que não tem mais obrigações para legalisar a sua acção e demanda que apresentar a Letra ou Contracto de Risco do recebedor do dinheiro ou seus Procuradores.

Não he porém necessario que o recebedor justifique ter feito emprego de sua conta á importancia tomada a risco antes da partida do Navio, bastando que mostre tello feito no curso da viagem na escala ou caravana intermediaria, onde esperasse fazer hum emprego mais util.

Tambem não precisa que justifique ter empregado o dinheiro em tal ou taes effeitos: basta que mostre que, antes do sinistro, elle tinha no Navio para alimento do risco quaesquer valores reaes até á concurrencia da somma tomada.

Alguns Authores tem querido sustentar, que he licito tomar dinheiros a Cambio Maritimo sobre effeitos, que já estão em riscos de mar; e que, para ser o recebedor exonerado de pagar o principal, acontecendo o sinistro, basta provar que, ao tempo em que aconteceo a perda, se achava no Navio o alimento do Risco.

Porém Emerigon impugna este parecer, e com justa razão, dizendo, que os Seguradores podem tomar Seguros sobre Navios e effeitos, já correndo a sorte da navegação, sendo licito a quem expoz o seu cabedal, remover a todo o tempo em boa fé os riscos por meio das Apolices de Seguro. Mas não milita o mesmo respeito do dinheiro trajecticio ou dinheiro dado a risco; pois he de sua natureza destinado a contribuir ao armamento ou Carregação do Navio, ou para os reparos e necessidades delle durante a viagem. A natureza do Contracto e a boa fé não permitte, que, sem causa legitima, se prejudique aos que derão em tempo seu dinheiro a risco pela introducção de hum novo concurrente, nem os Seguradores por hum novo extemporaneo fornecedor do dinheiro, que, pelo que toca ao capital, os excluiria do concurso dos effeitos salvados. A opinião contraria, além de offender direitos já adquiridos de terceiros, seria sujeita a abusos, fraudes, e simulações, difficeis de se desapprovarem.

CAPITULO XVIII.

Do Concurso dos Credores na preferencia intentada contra quem deo dinheiro a risco sobre o Corpo do Navio.

COnstruindo alguem ou comprando a credito hum Navio ou Embarcação, fazendo-lhe o costeio e preparos para a expedição, tomando além disto dinheiro a risco sobre o Corpo, tem acontecido ser o Navio penhorado antes ou depois da partida da viagem projectada.

No primeiro caso, quem deo o dinheiro, na opinião de Emerigon, não tem preferencia aos que concorrêrão com seu trabalho e materiaes, apparelhos, e fornecimentos para a construcção, e expedição, e nem ainda ao vendedor; mas deve ser graduado em lugar posterior, depois de estarem estes pagos: pois o Contracto do Cambio Maritimo não vem a ser verdadeiramente tal, senão desde o momento da partida do Navio: antes disso o dinheiro dado não he dinheiro trajecticio. L. 1. ff. de naut. foenor. Pelas Ord: Mar. Fr. Liv. 1. Tit. 14. Art. 16. deve ser posposto a todos que vem ahi enumerados.

A regra geral em materia de privilegio e preferencia de Credores he que, deve ser primeiro graduado o que tem mais contribuido para conservar a cousa.

No segundo caso, o que deo o dinheiro a risco tem, pelo seu direito de hypotheca, preferencia sobre todos os Credores, que não tem superior privilegio ao seu, declarado expressamente pela Lei do paiz, ou Lei geral das Nações Commerciantes, e isto para cobrança do seu principal e premio e interesses de terra, tanto no valor do Navio, como na importancia do frete.

A ordem, em que no dito caso he graduada a preferencia dos Credores dos Proprietarios de Navios he: 1.º As gentes de mar pelos seus salarios: 2.º Os que no curso da viagem fornecêrão as vitualhas, sem as quaes o Navio não poderia voltar; e os carregadores, cujas mercadorias forão vendidas no curso da mesma viagem pelas necessidades do Navio: 3.º Os que emprestárão dinheiro para reparo, costeio, vitualhas, e esquipamento antes da partida do Navio: 4.º Os que fornecêrão os apparelhos: 5.º Os obreiros da construcção e reparos: 6.º Os que derão dinheiro a risco para a viagem: 7.º Os carregadores, cujas mercadorias não se achárão no Navio: 8.º Os Seguradores sobre o corpo para paga do seu premio: 9.º O que deixou dinheiro em poder do que recebeo a risco na viagem antecedente para renovação do Contracto: 10.º O vendedor do Navio, cujo preço he ainda devido. Os quatro primeiros Credores são contemplados expressamente pelas citadas Ordenanças da Marinha; e os tres ultimos devem tambem ter lugar segundo a doutrina de Emerigon Cap. 12. Sect. 3. e 4.

Deve-se notar a justiça com que he preferido no concurso o que deo dinheiro a risco para a viagem ultima, ao que o deo para as antecedentes, e deixou a sua importancia em mão do recebedor, seja para renovação do Contracto para as viagens que espera fazer, ou por outra causa, e por confiar delle. O credito, que faz ao recebedor, não póde prejudicar a hypotheca especial do novo credor que deo o dinheiro para a ultima viagem. As Ord. Mar. Fr. Art. 10. excluem expressamente do concurso os creditos daquelle dinheiro não cobrado em tempo, e parados em mão do devedor.

O que se diz do corpo do Navio, procede a respeito do frete, como

já se indicou no Cap. 16, pois o frete he o accessorio e fructo civil do Navio; e sendo este, pelo commum privilegio, hypothecado a quem deo o dinheiro, o frete tambem vem a constituir parte da hypotheca legal; pois em Direito o accessorio do penhor faz parte do mesmo penhor: *quod accedit pignori, pignus est.* Donde se infere, que todo que tem privilegio sobre o corpo do Navio, o tem igualmente sobre o frete. Assim he expresso nas Ord. Mar. Fr. no Liv. Tit. Art. 7. dos Contractos de Grossa Aventura ou Cambio Maritimo, Art. 2. Tit. dos Proprietarios. Art. 6, e 19. Tit. do Ajuste ou Matricula da Equipagem, Art. 20. Tit. do Frete, Art. 11. Tit. das Cartas Partidas ou Affretamento, Art. 4. Tit. das Avarias, Art. 7. Tit. do Alijamento.

Pela Legislação patria, os Salarios, e soldadas das Gentes de mar são isentos de todo o concurso de Credores para lhe serem pagos precipuamente em virtude do Alvará de 16 de Março de 1775. Na verdade sem elles o Navio não poderia vir a bom porto.

Os Credores de Letras de Risco são graduados no concurso de preferencia na conformidade do Alvará de 15 de Maio de 1776, que declara o terem taes Letras a força de escripturas públicas.

Estas disposições devem ser combinadas com a Lei de 20 de Junho de 1774. §. 30, e seguintes, e Alvará de 24 de Julho de 1793.

CAPITULO XIX.

Do concurso de Credores sobre os restos salvados, tanto do Navio que fez naufragio, como da sua carregação e frete.

AContecendo naufragar o Navio, ou sendo condemnado por innavegavel (o que vem a ser de effeito identico) e havendo porções delle salvadas do seu producto, devem ser pagos os Credores na graduação seguinte: 1.º Os que concorrêrão para a salvação: 2.º as gentes de mar pelas suas soldadas: 3.º os que derão dinheiro a risco, e os mais Credores do Navio segundo a ordem exposta no Cap. 18. (1).

As Ord. Mar. Fr. Art. 18. do Cambio Maritimo determinão, que, havendo este Contracto, e do Seguro sobre a Carregação, quem deo o dinheiro a risco seja preferido aos Seguradores sobre os effeitos salvados do naufragio, porém só quanto ao seu principal. Emerigon, para justificar esta preferencia, assigna a ração de que, o que deo dinheiro a risco contribue directa e physicamente para a existencia dos effeitos postos em risco, e o Segurador não vem a ser mais que simples garante, fiador, e comprador do perigo, e que tomando-o sobre si inspira a coragem para a expedição maritima, sem procurar nem fornecer as mercadorias, que se carregárão no Navio. Por isso o que deo o dinheiro adquire hum privilegio real de hypotheca sobre a cousa exposta ao risco. Este privilegio e direito de hypotheca não poderia ser anniquilado pela alienação e cessão que o Segurador faz por via do abono aos Seguradores ›› *a cousa passa sempre com o seu encargo* ›› como he principio certo em Direito civil, adoptado na Ordenação do Reino Liv. 4. Tit. 3.

Conforme estes principios até parece que o que deo o dinheiro, deveria ter preferencia aos Seguradores, não só quanto ao principal, mas tam-

(1) Emerigon Tratado dos Seguros Cap. 17. Sec. 9. e 11., e Trat. 2. Cap. 12. Sec. 5.

bem quanto ao premio ou Cambio Maritimo. Mas a citada Ord. Mar. não o concede; o que parece ter sido suggerido por hum arbitrio de equidade; para que o Segurador, que tambem concorreo para o bem da navegação, não fique em todo frustrado do seu premio do Seguro.

Emerigon adverte, que a anterioridade das datas dos Contractos, e a authenticidade, ou falta della, não são circunstancias que se considerem para derogar o dito privilegio e preferencia; salvo o caso da fraude, competentemente provada.

Este privilegio procede ainda nos Contractos de Cambio Maritimo passados em paiz estrangeiro.

Valim no Commentario ao Art. 7. das Ordenanças ao presente Tit., diz que este privilegio sobre o frete comprehende tambem o frete ganhado a todo evento antes da partida do Navio; e por tanto se o Proprietario fizer abandono delle, he preciso tambem abandonar esse frete.

Como se póde dar o dinheiro, ora sobre o Navio e seus apparelhos, vitualhas, armamento etc., e ora só sobre as faculdades ou carregação, o privilegio da hypotheca segue a designação especifica dos Contrahentes; de sorte que no primeiro caso he só restricto ao Navio, e no segundo, só recahe o privilegio sobre os effeitos carregados.

APPENDICE I.

DAS LEIS DO REINO SOBRE CONTRACTO DE CAMBIO MARITIMO, OU LETRAS DE RISCO.

Collecção I. das Leis extravagantes ás Ord. Liv. 1. Tit. 51.

Alvará de 14 de Fevereiro de 1609.

EU ElRei faço saber aos que este Alvará virem, que desejando atalhar com remedio conveniente aos grandes damnos e inconvenientes, que se considerão a meu serviço, e ao bem commum de meus Vasallos, de tomarem os homens do mar dinheiro a risco das ditas Náos, e Navios da navegação da India: Hei por bem e mando que nenhuma pessoa, de qualquer qualidade, e condição que seja, possa dar dinheiro, nem mercadorias de qualquer sorte, a risco das Náos, e Navios de qualquer qualidade que forem para as partes da India, ou vierem dellas para este Reino, aos homens do mar, e Officiaes, que nellas forem, ou vierem, sob pena, que a pessoa, que der o o tal dinheiro, perderá ametade para quem o tomar, e receber; e a outra ametade para quem o accusar; e se for accusador a pessoa que o receber, haverão os captivos a outra ametade, e que a pessoa que der o tal dinheiro, incorra mais em pena de quatro annos de degredo para hum dos lugares de Africa sem remissão, e se livrará da Cadêa, e lhe não poderá ser concedido Alvará de fiança para o fazer solto, e concedendo-se-lhe será nullo, e

de nenhum effeito; e nas mesmas penas incorrerá a pessoa, que receber o dito dinheiro, e o não descubrir. E este se publicará na minha Chancellaria, e terá força de Lei, e se registará nos livros das Relações, das Casas da Supplicação, e do Porto, e nas das partes da India, aonde tambem se publicará; e mando a todos os meus Desembargadores, Corregedores, Ouvidores, Juizes, Justiças, Officiaes, e pessoas destes Reinos, e das ditas partes da India a que pertencer, assim o cumprão, e guardem, e fação inteiramente cumprir e guardar, sem dúvida, nem embargo algum. E este valerá como Carta, sem embargo da Ordenação do 2.º Liv. Tit. 40, que dispõe o contrario, e se passou por quatro vias. *João Tavares* o fez em Lisboa a 14 de Fevereiro de 1609.

REI.

Alvará de 23 de Agosto de 1623.

DOm Filippe por graça de Deos Rei de Portugal, e dos Algarves, d'aquem e d'além mar, em Africa Senhor de Guiné, e da Conquista, Navegação, Commercio da Ethiopia, Arabia, Persia, e da India, etc. Faço saber aos que esta minha Lei virem, que tendo eu consideração aos grandes damnos, e inconvenientes que resultavão a meu serviço, e bem commum de meus Vassallos, tomarem os homens do mar dinheiro a risco das Náos e Navios da navegação da India, mandei passar o anno de 1609 huma Lei, porque prohibi tomar-se dinheiro a risco das Náos, e embarcações da India; e porque o tempo tem ora mostrado convir muito ser esta Lei geral, de maneira que comprehenda todas as outras Náos e Navios, e mais embarcações, que navegarem para quaesquer Portos do mar, assim do meu Serviço, como de particulares, por quanto do dito anno de 1609 a esta parte se tem tomado muitos Navios, Caravellas, e outras embarcações das que navegão para as outras partes, e Portos das Conquistas deste Reino, e rendidos aos inimigos, sem se defenderem delles, como poderão fazer, e se tem por cousa certa, que a causa disto era de os homens do mar tomarem dinheiro a responder a risco dos ditos Navios, e embarcações, e cascos delles; e para evitar estes inconvenientes, e os mais que se podem seguir: Hei por bem, e me praz, que a dita Lei do anno de 1609, porque prohibi tomar-se dinheiro a responder a risco das Náos e Navios da navegação da India, seja geral, de maneira que comprehenda, e se pratique em todos os homens do mar deste Reino, Navios, Náos, Caravellas, e mais embarcações, que navegão para os Portos das Terras ultramarinas, e outras partes, e Conquistas do dito Reino, e fóra delle; e se dê á execução, assim, e da maneira, que nella se contêm, como se especial, e declaradamente para elles fôra passada, e logo para isso dirigida. E será esta impressa junta, e incorporada na outra, e se publicará em todos os lugares, Portos de mar deste Reino, e de todas as Conquistas delle, e nas mais partes necessarias. E mando se cumprão e guardem como nellas se contêm; e o Regedor da Casa da Supplicação, Governador da Casa da Relação do Porto, e da do Estado do Brasil, e aos Desembargadores della, Ouvidores geraes, Corregedores da minha Corte, e a todos os mais Desembargadores, Corregedores, Provedores, Ouvidores, Juizes, Justiças, Officiaes, e pessoas de todos os meus Reinos, e Senhorios cumprão, e guardem, e fação inteiramente cumprir e guardar esta minha Lei, e a que refere passada no dito anno de 1609; assim, e de maneira que nellas se declara, sem dúvida, nem embargo algum; e ao meu Chancel-

ler mór, que a faça publicar na minha Chancellaria mór, estando a gente que a ella vai presente: e para vir á noticia de todos, enviará logo Cartas com o traslado das ditas Leis, sob meu Sello, e seu signal, aos Corregedores das Comarcas, Ouvidores, e Provedores deste Reino, Ilhas, e Ouvidores Geraes das Terras Ultramarinas, e Conquistas delle, para que as fação registar e publicar nos lugares de suas jurisdicções; e do dia da publicação em diante se darão á execução assim em todo este Reino, como nas Terras Ultramarinas, e mais conquistas delle. E esta Lei com a que refere serão registadas nos Livros de minha Chancellaria, e da Meza do Desembargo do Paço, e nos das Relações das ditas Casas da Supplicação, Porto, e Estado do Brasil; e as proprias se porão na Torre do Tombo, para constar de como assim o houve por bem. Dado na Cidade de Lisboa. *Pedro Alvares* a fez a 23 de Agosto de 1623. *Manoel Fagundes* a fez escrever.

REI.

Alvará de 11 de Maio de 1655.

EU ElRei faço saber aos que este meu Alvará virem, que considerando o damno, que se me representou recebe minha Fazenda Real, e os homens de negocio, em razão do dinheiro, que tomão ao risco os Mestres de Navios, que navegão para as partes do Brasil, e mais Conquistas deste Reino; e para evitar cousa tão prejudicial, que meus Vasallos não sejão em suas grangearias frustrados por meios tão illicitos, como a experiencia tem mostrado: Hei por bem, e mando, que hum Escrivão da Mesa grande da Alfandega desta Cidade tenha hum Livro, no qual se assentem todos os Navios, Caravellas, e embarcações, que deste Porto de Lisboa quizerem fazer viagem para qualquer parte ultramarina desta Coroa; e cada vez que a tal embarcação se preparar para fazer viagem, seja avaliada por tres avaliadores eleitos cada tres annos, diante do Provedor da Alfandega por votos dos Mercadores que nella assignão; e na avaliação se declarará que se avalia para effeito, de que até aquella quantia se poderá tomar sobre a tal embarcação dinheiro a responder, e mais não; a qual avaliação se ha de escrever no dito livro, no titulo de cada embarcação, e depois todo o dinheiro que se tomar a responder se ha de registar no mesmo titulo, não valendo o escripto, e nem outro instrumento da obrigação, se nelle não certificar o dito Escrivão que fica registado; e que tambem o mesmo Escrivão vendo, que se vem registar dinheiro além da quantia da sua avaliação, o não registe. E porque as embarcações ordinariamente são de terceiras pessoas, e os Mestres tem nellas a menor parte, e muitas vezes nada; mando que nem até á quantia da avaliação possão tomar dinheiro, sem consensimento especial, para cada partida, de todos os donos da embarcação, ou de seus bastantes Procuradores. E para se saber quaes, e quantos são os donos, devem elles fazer-se registar no mesmo titulo do Navio, com pena de que não estando registados, perderáõ toda a acção da parte, que tem; e para mais abundante remedio, mando ó Juiz de India e Mina *ex officio* (porque se preguntará em sua residencia) tire devassa de cada Navio, que se souber que se perdeo, ou foi tomado por inimigos, procurando averiguar se foi por culpa, descuido, ou impericia de alguem, principalmente dos Mestres, e Pilotos, pronunciando a devassa como lhe parecer, havendo em todo o caso appellação, e aggravo para os Juizes dos Feitos de minha Fazenda; e o Mestre, ou Piloto, que a primeira vez

se perdeo, ou foi tomado, poderá tornar a navegar com certidão de como não foi culpado na devassa; e sendo segunda vez tomado ou perdido, posto que na devassa não sahisse culpado, já não poderá tornar a navegar, sem minha licença pelo Conselho da Fazenda. E acontecendo-lhe o mesmo terceira vez, ainda que sem culpa, lhe não concederei a tal licença, e totalmente ficará inhabil para ser mais Piloto, Mestre, ou Capitão; e para constar do sobredito, e se saber os Pilotos, e Mestres, que estão capazes todas as vezes que sahirem deste Porto, devem mostrar ao Provedor da Alfandega, e aos Officiaes de Belém, e naquella Torre, certidão do dito Juiz de India e Mina, de como não tem impedimento na fórma apontada; e fazendo os ditos Mestres, e Pilotos viagens, estando impedidos com os ditos cargos, incorreráõ em pena de quatro annos de degredo para hum dos lugares de Africa, e quinhentos cruzados, a terça parte para o accusador, e as duas para minha Fazenda. E nos Portos fora desta Cidade, Hei por bem, e mando se observe tudo acima dito, assim dos registos, como das devassas, fazendo nelles os Juizes das Alfandegas o que aqui se encarrega ao Provedor, e Juiz de India e Mina; o que assim Hei por bem, e mando se cumpra tão inteiramente como neste se contém, que valerá como Lei, e se registará, e publicará em minha Chancellaria, e Alfandega desta Cidade, e nas mais do Reino, e se fixará o traslado nas partes públicas, e costumadas para vir á noticia de todos. *João Pereira* o fez em Lisboa a 12 de Maio de *1655* annos. *Fernão Gomes da Gama* o fez escrever.

REI.

Alvará de 16 de Janeiro de 1757.

EU El Rei faço saber aos que este Alvará com força de Lei virem, que sendo-me presentes as excessivas usuras que algumas pessoas costumão levar do dinheiro que emprestão a juro, e a risco para fóra do Reino, com os affectados pretextos de lucro cessante, damno emergente, Cambio Maritimo e outros semelhantes, de que resulta grave perjuizo ao Commercio interior, e externo dos meus fiéis Vasallos, e ao bem commum dos meus Reinos, que tanto procuro proteger; sem que as repetidas Leis incorporadas nas Ordenaçóes do Reino, e Extravagantes, que até agora se publicárão sobre esta materia, fossem bastantes para extirpar tão illicitas, e perniciosas negociações; e querendo occorrer aos gravissimos damnos que dellas resultão; com o parecer de muitos Ministros do meu Conselho, e de outras pessoas doutas, e zelosas do serviço de Deos, e meu, que houve por bem consultar sobre esta materia, mandando-a examinar com o mais serio e exacto cuidado: Sou Servido ordenar, que nestes Reinos e seus Dominios se não possa dar dinheiro algum a juro, ou a risco para a terra, ou para fóra della, que exceda o de cinco por cento cada anno; prohibindo igualmente o abuso praticado entre alguns homens de negocio de darem, e tomarem dinheiro de emprestimo com o interesse de hum por cento cada mez. O que tudo prohibo, não só debaixo das penas estabelecidas pela Ordenação do livro quarto, titulo sessenta e sete contra os usurarios, mas tambem de que os Tabelliães, que fizerem Escripturas, em que se estipule interesse maior que o referido, de cinco por cento, incorreráõ no Perdimento de seus Officios, sendo Proprietarios; ou na estimação, e valor delles, sendo serventuarios; e serão degradados por seis annos para o Reino de Angola. No mesmo degredo incorreráõ tambem cumutativamente as pessoas que derem dinheiro contra o

estabelecido nesta Lei, ou seja por Escriptura pública, ou por escrito particular, ou ainda por convenção verbal. E de todos os sobreditos Tabelliães, e pessoas que transgredirem esta prohibição, se poderá denunciar em público, ou em segredo; nesta Corte perante o Desembargador Juiz Conservador Geral da Junta do Commercio; e fóra della, perante qualquer Juiz Criminal dos meus Reinos, e Senhorios, com aggravo, ou Appellação para os Juizes dos Feitos da Fazenda. Aos denunciantes públicos ou particulares pertencerá ametade das penas civéis; applicando-se a outra metade para as despezas da Relação, onde as causas forem sentenceadas em ultima instancia.

E para que esta Lei se nao fraude debaixo dos maliciosos pretextos, que se costumão maquinar contra semelhantes prohibições: Estabeleço, que pessoa alguma, que emprestar dinheiro a juro, a risco, ou a qualquer outro interesse, para Commercio Maritimo, não possa emprestallo por menos tempo de hum anno, contando continua, e succesivamente do dia da obrigação. Della não poderá resultar acção para o mesmo dinheiro emprestado ser pedido antes de se achar completo o referido anno, nem menos se poderá fazer pagamento algum, que seja valido, ainda no caso de ser feito depois de se haver findado o anno do emprestimo, senão na mesma Praça, onde o dito emprestimo se houver celebrado; nem entre as pessoas que derem, e tomarem dinheiro a juro, para se applicar ao mesmo Commercio Maritimo, se poderá fazer Contracto de seguro para dentro do Reino, ou para fóra delle: tudo debaixo das mesmas penas, que deixo ordenadas: Nas quaes incorrerão em cada hum dos sobreditos casos não as partes contrahentes, mas tambem cumulativamente, in solidum todos, e cada hum dos Procuradores, e Comissarios, que cobrarem, receberem, endoçarem, ou por qualquer modo intervierem nos referidas fraudes.

Porém as sobreditas prohibições não haverão por ora lugar no Commercio que se faz destes Reinos para a India Oriental: e senão poderão executar as penas estabelecidas para a sua observancia, em quanto não voltarem para este Reino as primeiras Frotas, e Esquadras, que della partirem para os Portos do Brasil.

E para que tudo se observe, e execute na maneira acima declarada: Hei por bem derogar de Meu Motu proprio, certa Sciencia, Poder Real pleno, e Supremo, todas as Leis, Disposições de Direito Commum, e Opiniões de Doutores em contrario; ficando aliàs sempre em seu vigor.

Pelo que, mando etc. Dado em Belém aos 16 de Janeiro de 1757.

REI.

Alvará de 15 de Maio de 1776.

EU ElRei: Faço saber aos que este Alvará de Declaração, e Ampliação virem: Que sendo me presente em Consulta da Junta do Commercio destes Reinos, e seus Dominios: Que achando-se estabelecidas pela minha Carta de Lei de 20 de Junho de 1774 as mais claras, e positivas Regras para a decisão das preferencias no concurso, ou labyrintho dos Credores, desde o paragrafo trinta e hum até o paragrafo quarenta e quatro della: E não podendo duvidar-se de que, havendo se em beneficio da navegação, e do Commercio no paragrafo trinta e cinco da referida Lei contemplado para a preferencia dos mais Credores, aquelles que houvessem concorrido com os materiaes, ou com o dinheiro para se fazerem Navios ou outras quaesquer Em-

barcações; com igual razão devião ser contemplados aquelles Credores, que dando dinheiros a risco para o Commercio da Africa e da Asia, tem constituido hum dos mais importantes ramos do dito Commercio: Para por este principio, não só não serem preferidos por outros Credores, que não fossem da mesma natureza, mas tambem para lhe serem havidas as suas respectivas Letras de Cambio, e de Risco, conforme a prática geral de todas as Nações Commerciantes, como Escrituras publicas, e para não entrarem na regra da exclusão das Sentenças de Preceito, determinada no paragrafo quarenta e tres da dita Lei, aquellas sentenças obtidas pelos sobreditos Credores Mutuantes; sendo ellas Confessorias, e Declaratorias da validade, e legitimidade das referidas Letras de Cambio, e de Risco, que constituem as melhores, e as mais indubitaveis provas dos seus Creditos. E para obviar as porfiosas discussões e disputas de intelligencia da sobredita Lei; e as repugnantes, e contradictorias Sentenças que sobre identicos casos se podem proferir: Declarando, e Ampliando a sobredita Lei: Sou Servido Ordenar aos ditos respeitos o seguinte.

I. Declaro, e Ordeno que os Credores de Letras de Cambio, e de Risco, que em beneficio do Commercio, e que pela identidade da razão, ordenada pelo paragrafo quarenta e hum da mesma Lei, se devião entender exceptuados, o fiquem expressamente, assim como todos os outros Credores, nos differentes casos que se achão expressos desde o paragrafo trinta e quatro até o paragrafo quarenta: Para serem graduados em primeiro lugar no concurso dos outros Credores de differente condição, e natureza; a respeito das mercadorias que forem transportadas pelos Navios, em beneficio de cujas Carregações, e Navegações se houverem passado as Letras de Cambio, e celebrado os Contractos de Risco: Ficando todos os outros casos debaixo das Disposições das Minhas Leis: De sorte que os sobreditos Mutuantes hajão os seus pagamentos pelas mesmas fazendas, ou pelos productos dellas, pertencentes ás referidas Negociações, Carregações: Com tanto porém, que as mesmas fazendas, ou productos se achem ainda em separação da massa dos outros bens dos seus respectivos Devedores.

II. Declaro, e Ordeno, que as Sentenças de Preceito, que se houverem obtido, e obtiverem por effeito das referidas Letras de Cambio, ou de Risco nos sobreditos casos, tenhão a mesma validade das outras Sentenças havidas em Juizo contencioso; como preferidas sobre a validade, e legitimidade das sobreditas Letras; as quaes ficarão tendo todo o vigor, e força de Escripturas publicas com clausula hypothecaria, e especialissima a respeito das sobreditas mercadorias, na maneira acima declarada.

Pelo que mando etc. Dado em Salvaterra de Magos em 15 de Maio de 1776.

REI.

Alvará de 24 de Julho de 1793.

§. III. E Quanto a questão excitada, e discutida em outro Assento: Se o mutuatario do dinheiro a risco, que carregou em o Navio de seu cabedal proprio maior porção do que a somma mutuada, tendo descarregado, e vendido no curso da viagem, e nas differentes escalas parte dos effeitos da carregação, fica desobrigado do pagamento da divida com a perda do Navio. Sou servida declarar, na conformidade do que me foi presente pelo Assento, e dos usos, e estilos do Commercio mais bem fundados: Que

o mutuatario fica desobrigado com a perda do Navio, mostrando, e provando que tinha a bordo, ao tempo do naufragio, porções equivalentes á somma mutuada; e que neste caso de ficarem a bordo essas porções equivalentes, não tem o mutuante regresso ao producto do excesso, que se descarregou, e negociou no curso da viagem.

Pelo que mando etc. Dado no Palacio de Quéluz em 24 de Julho de 1793.

PRINCIPE.

Alvará de 27 de Abril de 1802.

§. XXVI. As Letras da Terra, as Letras de Risco, e as Letras Seguras, não excedendo a cem mil reis, são obrigadas ao Sello de quarenta reis: as que passarem de cem mil reis, e não excederem a duzentos mil reis, pertencem a Sello de sessenta reis: as que forem de duzentos até quatrocentos, serão obrigadas ao Sello de oitenta reis: as que excederem o valor de quatrocentos mil reis até a hum conto de reis, competirá o Sello de duzentos reis; a todas as que valerem de hum conto para cima será imposto o Sello de duzentos e quarenta reis.

APPENDICE II.

ORDENANÇAS DE MARINHA DE LUIZ XIV. REI DA FRANÇA.

LIV. 3. TIT. 5.

COM AS NOTAS DO SEU ILLUSTRE COMMENTADOR VALIM.

ARTIGO I.

OS Contractos de dinheiro a risco, ditos de *grossa aventura*, e a *retornò de viagem*, poderáõ ser feitos por escriptura publica em Nota de Tabelliães, ou por escrito particular.

ARTIGO II.

O Dinheiro a risco poderá ser dado sobre o Corpo o quilha do Navio, seus aprestos, e apparelhos, armamento, vitualhas, conjuncta, ou separadamente, e sobre toda ou parte da carga, por huma viagem inteira, ou por hum tempo limitado. (1)

(1) Se o dinheiro he dado á risco sobre o Corpo do Navio ou Embarcação, entende-se destinado para pagamento das despezas dos reparos e costeios do Navio: o que comprehende o pagamento das madeiras, e outras cousas necessarias á este fim e serviço, e igualmente os jornaes e salarios dos Carpinteiros, Calafates, e outros obreiros.

Se o dinheiro he dado a risco sobre os apparelhos do Navio, entende-se destinado á compra de velame, cordualha, vergas, roldanas, e outros utensis do Navio.

Se he dado sobre o armamento, he limitado sómente ás peças de artilharia, e outras armas, e quaesquer munições de guerra, como polvora, etc.

Se he dado sobre as vitualhas, entende se destinado ás comedorias da Tripolação, Passageiros, e quaesquer provisões de bocca.

Havendo differentes Contractos do Cambio Maritimo, huns sobre o Corpo do Navio, outros sobre seus apparelhos, outros sobre o armamento e vituálhas, naufragando o Navio, os que derão dinheiro a risco, não podem pertender privilegio, senão relativamente aos objectos que lhe forão especialmente declarados e hypothecados. Como porém isto causaria embaraço e prejuizo ao concurso de preferencia de Credores, a prudencia dicta, e se costuma hoje nas Letras de risco dadas sobre Navio, comprehender simultanea, e copulativamente o Corpo, apparelhos, armamento, vitualhas.

He porém muito ordinario em taes Contractos não dar o dinheiro sómente sobre o Navio, sem ajuntar e comprehender a carregação, no todo ou em parte; e dallo sobre a carregação no todo ou em parte, sem ajuntar e comprehender o Navio. O mesmo se practica nos Seguros. No 1.º caso, tanto o que deo o dinheiro a risco, como o Segurador, não correm o risco senão ás perdas do Navio, e no 2.º caso só o correm da perda da Carregação ou parte designada.

Neste ultimo caso porém he de notar, que, tanto o Dono do Navio, como os Carregadores, podem tomar dinheiros a risco pela carregação especifica de seu respectivo interesse.

ARTIGO III.

PRohibimos tomar dinheiro a risco sobre o Corpo, e quilha do Navio, ou sobre Mercadorias da sua Carga, além do seu real valor, pena de ser constrangido, no caso de fraude, ao pagamento das sommas inteiras, não obstante a preza ou perda do Navio. (1)

ARTIGO IV.

PRohibimos tambem debaixo de igual pena o tomar dinheiros sobre o frete a vencer do Navio, e sobre o proveito esperado das mercadorias, e ainda sobre as soldadas dos Marinheiros, a não ser em presença, e por consentimento do Mestre, e abaixo da metade da soldada. (2)

ARTIGO V.

PRohibimos além disto a todas as pessoas o darem dinheiro a risco aos marinheiros sobre as suas soldadas, e viagem, não sendo em presença e por consentimento do Mestre, pena de confisco do dinheiro, e de cincoenta libras de multa.

ARTIGO VI.

OS Mestres ficaráõ responsaveis em seu nome do total das sommas tomadas por seu consentimento pelos marinheiros, se excederem a metade de suas soldadas, e isto não obstante a perda ou preza do Navio.

Se na Letra de risco não se declara o Navio, nem por isso se annulla o Contracto: porém, para ter seu effeito, he necessario que se produzão provas de que a somma tinha sido realmente dada sobre tal Navio e sua carregação.

Dando-se dinheiro a risco sobre o Navio sem declaração conjuncta de ser sobre as mercadorias, subsiste o Contracto, ainda que o recebedor do dinheiro não tenha interesse no Navio, mas se mostre tello na carregação até a concurrencia da somma tomada.

(1) A pena desta Lei he justa: pois, o que deo o dinheiro em boa fé sobre a declaração do recebedor, que julgava sincera, he natural, que, se soubesse da fraude, não désse dinheiro algum a este, mas sim a outro, que fizesse uso legitimo do mesmo dinheiro.

He porém de notar, que o valor do interesse que o recebedor do dinheiro tem no casco ou carga, para se considerar se excede ou não a somma tomada, deve-se haver respeito ou ao tempo do Contracto, ou ao tempo do principio dos Riscos. E como sobre isso poderia haver engano innocente, por isso a Lei não castiga senão em caso de fraude *legalmente provada*, isto he, clara e manifestamente.

Entende-se haver fraude, se o recebedor já tinha dado preço ao seu Navio, ou tinha em seu poder as facturas dos effeitos carregados, e accumulando-se todos os dinheiros que tomou a risco seja patente que elle excedeo o valor do total.

O Artigo acima só declara a pena no caso de se ter dado dinheiro sobre o Navio. Valim accrescenta, que a mesma sancção deve proceder por identidade de razão, se foi dado sobre as mercadorias, e estas forem perdidas. E não será livre da pena, posto offereça pagar o excedente do valor das cousas perdidas ou aprezadas. Não se provando porém fraude, o recebedor do dinheiro deve ser descarregado á proporção do valor dos effeitos perdidos ou aprezados, e não deve pagar senão o excedente respectivo do premio, segundo o curso da praça, a exemplo e na conformidade do Art. 13 e seguintes.

A pena no caso de fraude he só quanto ao reembolso do principal, e não do premio: assás punido fica o doloso recebedor do dinheiro com a pena de pagar o principal, não devendo quem o deo receber premio de huma viagem infeliz.

(2) Sobre este Artigo fica dito o que basta no Capitulo 4.

ARTIGO VII.

O Navio, seus aprestos, apparelhos, e vitualhas, e ainda o frete, serão hypothecados privilegiadamente pelo principal e interesse do dinheiro dado sobre o corpo e quilha do Navio para as necessidades da viagem; e a carregação o será tambem para pagamento dos dinheiros tomados a fim de fazella. (1)

ARTIGO VIII.

OS que derem dinheiro a risco ao Mestre no lugar do domicilio dos Proprietarios sem o seu consentimento não terão hypotheca, nem privilegio mais do que sobre a porção que o Mestre puder ter no Navio e no frete, ainda que os Contractos tivessem sido feitos por causa do concerto, e vitualhas do Navio. (2)

ARTIGO IX.

SErão todavia hypothecados ao pagamento dos dinheiros tomados pelos Mestres para concerto, e vitualhas as partes, e porções dos proprietarios, que tiverem recusado fornecer o seu contingente para pôr o seu Navio em estado de Navegação. (3)

ARTIGO X.

OS dinheiros deixados para renovação ou continuação não entrarão em concurrencia com os dinheiros actualmente fornecidos para a mesma viagem. (4)

ARTIGO XI.

TOdos os Contractos de risco ficarão nullos pela perda inteira dos effeitos, sobre os quaes se tiver dado a importancia, com tanto que ella aconteça por caso fortuito nos tempos e nos lugares dos riscos. (5)

---

(1) Veja-se o que fica dito nos Capitulos 8 e 9.

(2) Este Artigo he tão claro, e de huma justiça tão evidente, que não precisa de explicação. Não he senão na viagem, ou quando o Navio he esquipado em hum lugar, onde os Proprietarios não tem seu domicilio ou dos seus correspondentes, e Commissarios, que he permittido ao Capitão ou Mestre do Navio ou Embarcação hypothecar o Navio e frete por hum emprestimo a risco para as necessidades do Navio, isto he, seu concerto e vitualhas. Este emprestimo então obriga ao mesmo Proprietario, e seus Cointeressados, salvo o seu recurso contra o dito Capitão ou Mestre, que não fez bom uso do dinheiro recebido. Ainda naquelle caso, se no Contracto não se declara ter sido recebido o dinheiro para as ditas necessidades do Navio, elle não obriga senão a parte que o Mestre tiver no mesmo Navio e Carregação, como se determina nas Ordenanças Liv. 1. Tit. 2. do Capitão Art. 17, 18, e 19.

(3) Valim diz que neste caso tanto o Mestre, como qualquer dos Armadores não poderão tomar dinheiro a risco sem primeiro notificar judicialmente os interessados, e se os mesmos não quizerem ainda depois da notificação concorrer com as suas quotas.

(4) Veja-se o que fica dito no Cap. 18.

(5) Valim diz que isto he o Direito commum das Nações de Europa. Quanto á perda inteira he de advertir, que, sendo a perda da metade ou do terço, o Contracto he reductivel á proporção respectiva, segundo o Artigo 17 e seguinte. A razão quer que aquelle que he obrigado a supportar toda a perda, quando ella he absoluta e inteira, a supporte em parte, quando he proporcionalmente menos.

Quanto ao *caso fortuito* entende-se as perdas e damnos que acontecem por tempestade, naufragio, varação, preza, pilhagem, etc. segundo a enumeração que se faz nas Ordenanças Tit. dos Seguros Artigo 26.

ARTIGO XII.

NAõ será reputado caso fortuito tudo o que acontece pelo vicio proprio da cousa, ou pelo facto dos Proprietarios, Mestres, e Carregadores, salvo havendo diversa convenção. (1)

ARTIGO XIII.

SE o tempo dos riscos não he regulado pelo Contracto, elle correrá a respeito do Navio, seus aprestos, apparelhos, e vitualhas desde o dia que se fizer á véla até o em que for ancorado no porto do seu destino, e amarrado no lugar competente: e quanto ás mercadorias logo que ellas tiverem sido carregadas no Navio ou nas Barcas para serem conduzidas a bordo, até que ellas sejão entregues em terra. (2)

ARTIGO IV.

O Carregador, que não tiver tomado dinheiro a risco sobre mercadorias, não será livre do Contracto pela perda do Navio e de sua carregação, se elle não justificar que tinha por sua conta effeitos até á concurrencia de igual somma. (3)

ARTIGO V.

SE com tudo aquelle que tomou dinheiro a risco, justificar não ter podido carregar effeitos no valor das sommas que tomou, o Contracto, no caso de perda, será diminuido á proporção do valor dos effeitos carregados, e não subsistirá senão pelo excedente, de que o recebedor pagará o juro pelo curso da Praça, onde o Contracto tiver sido passado até o effectivo pagamento do principal: e se o Navio chegar a bom porto, não será tambem devido senão o juro, e não o proveito maritimo do que exceder o valor dos effeitos carregados. (4)

ARTIGO XVI.

OS que derão dinheiro a risco contribuiráõ a descargo dos recebedores as avarias grossas como resgates, composições, alijamentos, córtes de mastros e apparelhos para salvação commum do Navio e mercadorias, e não as avarias simples ou damnos particulares que lhes possão acontecer, senão ha convenção em contrario.

---

(1) Veja-se o Capitulo 5.

(2) Isto he, no lugar da descarga do costume.

(3) Valim observa que em tal caso o recebedor do dinheiro não se póde dispensar do pagamento: pois nada tendo perdido pelo naufragio, não póde ter direito de locupletar-se com o alheio. Se fez carregação sómente da metade, a obrigação se extingue tambem pela metade, e a outra metade será sujeita ao reembolso com o premio estipulado.

(4) Veja-se o Capitulo 14.

ARTIGO XVII.

SErão todavia em caso de naufragio os Contractos de risco reduzidos ao valor dos effeitos salvados.

ARTIGO XVIII.

HAvendo Contracto de risco, e de seguro sobre huma mesma Carregação, quem deo dinheiro a risco será preterido aos Seguradores sobre os effeitos salvados do naufragio, mas sómente quanto ao principal. (1)

APPENDICE III.

ORDENANÇAS DO CONSULADO DE BILBAO.

CAPITULO XXIII.

Dos Contractos do Dinheiro ou Mercadorias, que se dão á grossa aventura ou Riscos do Navio; e fórma das Escrituras.

N.º I.

POr ser usual no Commercio o dar e tomar dinheiro e effeito á grossa aventura, ou risco de Navio por certos interesses ou premios sobre cascos de Navios, Apparelhos, Munições, e Armamentos, e mais aprestos para huma viagem ou viagens, ou sobre Mercadorias ou Effeitos carregados nelle para quesquer Portos e Navegações, com condição de que, chegando os Navios aos de seu destino, hajão de ficar livres os que derão taes quantidades para cobrança dos seus principaes, e premios nos tempos ajustados: Ordena-se, que em taes casos se fação escrituras ou Contractos perante Escrivães públicos, entre as mesmas Partes, por meio de Corretor, ou sem elle, segundo se tem costumado e costuma; com os pactos, clausulas, circunstancias em que se convierem e ajustarem; e que a humas e outras se dê inteira fé e credito.

II.

Quando alguma ou algumas pessoas tomarem dinheiro a risco sobre Navio, e seus Apparelhos, ou sobre Mercadorias, que ahi se carregarem: Ordena-se, que, além da obrigação geral da pessoa e bens do recebedor, se

---

(1) Valim entende que este Artigo procede na especie do caso, quando sobre huma parte da Carregação se tomou o dinheiro a risco, e se fez seguro da outra. Este Author não acha racionavel a preferencia que dá tal Ordenança; sobre o que fez a Dissertação, e amigavel controversia, que elle expõe ter tido com Emerigon; sobre o que já se disse no Capitulo 19. Bastará advertir que quem dá o dinheiro a risco, desembolsa logo o seu Capital; entre tanto que o Segurador lucrando logo o premio, não tem desembolso senão acontecendo o sinistro. Sendo assim mais gravosa a condição daquelle, parece da equidade que seja preferido a este.

deveráõ hypothecar, especialmente em favor de quem deo o dinheiro, o mesmo Navio, Apparelhos, e Fretes, que ganhar, ou as Mercadorias sobre que elle se der, ou as que se comprarem com tal dinheiro; expressando-o assim na Escritura, Contracto, e Apolice que a esse respeito se fizer.

III.

Por nenhum motivo se poderá tomar a risco sobre o corpo e quilha do Navio mais quantidade que as tres quartas partes do seu valor, avaliando-se por peritos nomeados pelo recebedor, e dador; sob pena de que, fazendo-se o contrario, e reclamando-se sobre isso o trato por qualquer delles, não serão ouvidos, nem admittidos em Juizo.

IV.

Tambem não se poderá sobre as Mercadorias carregadas tomar dinheiro a risco, que exceda o valor que tiverem no porto em que principiarem a correr o risco; sob pena de que, se se justificar o contrario, o recebedor pague as quantias principaes, e seus premios, ainda que sobrevenha a perda das ditas Mercadorias.

V.

Igualmente não se poderá tomar dinheiro ou effeitos a risco de Navio sobre Fretes, nem sobre soldadas dos Marinheiros, quando forem em viagens ajustadas por mezes, porém se poderá dar aos Capitães, Officiaes, e Marinheiros, que navegarem á pesca das Baleas e Bacalháos, precedendo pelo que toca aos Marinheiros intervenção e consentimento de seus Capitães.

VI.

E bem assim Ordena-se, que nenhuma pessoa dê, nem entregue dinheiro a risco a Capitão ou Mestre de Navio no lugar em que se acharem, ou residirem os Donos proprietarios delle sem consentimento destes *por escrito*, ainda que seja para reparo ou concerto necessario, ou compra de vitualhas, ou outra cousa de seu beneficio; sob pena de que, se, fazendo o contrario, se reclamar a despeza, ou resultarem contendas sobre a cobrança; quem deo o dinheiro não terá recurso algum á hypotheca do dito Navio, Apparelhos, e Fretes; porém no caso de que algum, ou alguns dos taes Donos, e Interessados do Navio, ou cousa, ou parte, repugnarem a contribuir com o seu contingente, quando se necessita para o dito reparo e seu aviamento, se poderáõ dar as quantidades precisas, constando do requerimento que deve preceder aos taes Donos, e de sua renitencia; e havendo este requisito, ficará para segurança hypothecado o Navio e seus Fretes.

VII.

Quando alguma pessoa, que deo dinheiro a risco, concluida a viagem, ou o prazo do ajuste, não o cobrar por omissão sua, ou outros motivos, deixando-lhe por mais tempo para o mesmo fim; e depois para outra ou outras viagens derem outra, ou outras pessoas novas quantidades ao mesmo recebedor: Ordena-se que, pelo que respeita á sua cobrança, sejão preferidas taes pessoas, que derem o dinheiro posteriormente aos que havião dado para a viagem, ou viagens antecedentes.

VIII.

Se as Mercadorias sobre que se tiver dado dinheiro a risco padecerem damno por vicio proprio dellas, ou por negligencia, e causa dos Mestres, Proprietarios, ou Mercadores, Carregadores, chegado o Navio ao Porto do seu destino, não será tal damno a cargo de quem deo o dinheiro, e deverá o recebedor sem embargo disso pagar-lhe o inteiro Capital e seus premios; salvo se na Escritura do trato houvesse con-

venção de correr tambem risco em quaesquer damnos, e avarias da qualidade referida.

IX.

Attendendo a que todo o alijamento, resgate, composições de Navios, Córtes de Mastros, e Cordualha para bem commum do Navio e carga, e todas as mais que se comprehendem em avaria grossa, resulta sempre em beneficio dos que houverem dado dinheiro a risco: Ordena-se, que deveráõ estes contribuir em taes casos a paga e indemnisação *pro rata* dos que lhes tocar, mas não as avarias simples; salvo havendo convenção em contrario.

X.

Não se prefixando no Contracto o tempo desde que devão correr os riscos: Ordena-se que, quanto ao Navio, Enxarcias, Apparelhos, e Vitualhas, será visto começarem a correr desde o dia em que se fizer á vela, até 24 horas depois de se ancorar e amarrar no porto do seu destino: e quanto ás Mercadorias, começaráõ a correr desde que se der principio a carregarem só suas lanchas, ou outras embarcações menores para os Navios até que sejão entregues em terra no dito porto do destino.

XI.

O Carregador que houver tomado o dinheiro a risco sobre Mercadorias, terá obrigação, no caso de perda das mesmas, de justificar que as tinha com effeito carregadas por sua conta até a concurrencia ou somma do dinheiro que tomou, para poder ficar livre do comprimento do Contracto.

XII.

Quando algum tomar quantidade de dinheiro ou Mercadorias a risco, e se vir impossibilitado a carregar, ou interessar-se até á somma do total que tomou, e que tinha projectado, será obrigado a participallo em tempo a quem deo o dinheiro (antes que o Navio se faça á véla) para que se annulle o trato feito, ou se extinga quanto áquella parte que não tiver podido carregar, fazer emprego, ou tomar interesse, para que fique só subsistente na porção empregada e carregada: e precedendo o dito aviso em tempo, e em fórma, quem deo o dinheiro será obrigado a conformar-se sem excusa, ou demora, e a receber a parte do dinheiro ou Mercadorias que se quizer devolver, sendo na mesma especie que lhe entregou: sob pena de que obrando o contrario, ainda que de facto não o queira receber, nem receba, não fique o recebedor obrigado a satisfazer-lhe mais do que constar, e justificar ter carregado e empregado, ou ser interessado, sem que o que deo o dinheiro ou mercadorias o possa demandar pelo resto.

XIII.

Acontecendo naufragio do Navio ou Mercadorias sobre que se deo parte de seu valor a risco; e salvando-se o todo, ou porção delle, ou dellas, neste caso ordena-se, que deveráõ entrar ao rateio do salvado tanto os que o derão, como os demais interessados, segundo as quantidades que tiverem, como participantes e companheiros nas mesmas, e no seu producto, descontadas as custas, e despezas em proporção a perda e enganho, como em conta de companhia.

XIV.

Sempre que succeder tal naufragio ao Navio e Mercadorias, e sobre parte delle ou dellas, se tiverem feito seguros em tempo e fórma, o que deo

dinheiro a risco será preferido aos Seguradores para seu pagamento no producto do que se salvar até á concurrencia da quantidade principal que houver dado, sem incluir os premios, em virtude de sua especial sujeição, responsabilidade, e hypotheca.

XV.

Todas as Escrituras, e Contractos de dinheiro ou mercadorias dadas a risco se haverão por extinctas, acontecendo perda inteira de huma e outra cousa, ficando o recebedor livre da obrigação contrahida, sem que o que deo o dito dinheiro ou mercadorias tenha recurso algum contra elle ou seus bens.

INDICE.

Prologo. Pag. 3.

TRATADO II.

CAPITULO I. *Do Cambio Maritimo, suas denominações, e natureza.* 5
CAP. II. *Da legitimidade do Contracto do Cambio Maritimo.* 10
CAP. III. *Da formalidade do Contracto do Cambio Maritimo.* 11
CAP. IV. *Das cousas que podem fazer o objecto do Contracto de Risco.* ib.
CAP. V. *Dos Riscos a que he responsavel quem dá dinheiro a Cambio Maritimo.* 13
CAP. VI. *Do tempo dos Riscos.* 15
CAP. VII. *Do Lugar dos Riscos, e mudança de Navio.* 17
CAP. VIII. *Do dinheiro a risco tomado pelos Capitães ou Mestres dos Navios, e Embarcações por conta dos Proprietarios.* 18
CAP. IX. *Da infidelidade do Capitão, e imprudencia de quem lhe deo dinheiro a risco.* 20
CAP. X. *Do abono das Letras de Risco, direitos, e responsabilidades que dahi resultão.* 21
CAP. XI. *Da Negociação ou Endosso das Letras de Risco.* 22
CAP. XII. *Do tempo do pagamento das Letras de Risco, e curso do Interesse de terra ou juro da Lei pela demora.* 23
CAP. XIII. *Do Premio da Letra de Risco.* 25
Formula das Letras de Risco da Praça da Bahia na Navegação da Costa d'Africa. 27
CAP. XIV. *Do Storno ou dissolucão e nullidade do Cambio Maritimo por rompimento de viagem, falta, ou fraude de quem tomou o dinheiro a risco.* 28
CAP. XV. *Do Seguro do Dinheiro dado a risco.* 30
CAP. XVI. *Do Privilegio da hypotheca das Letras de risco.* 31
CAP. XVII. *Da perda do Navio ou Embarcação, e prova do carregado.* 33
CAP. XVIII. *Do Concurso de Credores na preferencia intentada contra quem deo dinheiro a risco sobre o Corpo do Navio.* 34
CAP. XIX. *Do Concurso de Credores sobre os restos salvados, tanto do Navio que fez naufragio, como da sua carregação e frete.* 35
APPENDICE I. *Das Leis do Reino sobre Contracto de Cambio Maritimo, ou Letras de Risco.* 36
Collecção I. das Leis extravagantes ás Ord. Liv. 1. Tit. 51. ib.
Alvará de 14 de Fevereiro de 1609. ib.
Alvará de 23 de Agosto de 1623. 37
Alvará de 11 de Maio de 1655. 38
Alvará de 16 de Janeiro de 1757. 39
Alvará de 15 de Maio de 1776. 40

Alvará de 24 de Julho de 1793. 41
Alvará de 27 de Abril de 1802. 42
APPENDICE II. *Ordenanças de Marinha de Luiz XIV. Rei da França. Liv. 3. Tit. 5. Com as Notas do seu illustre Commetador Valim.* 43
APPENDICE III. *Ordenanças do Consulado de Bilbao.* 47
CAP. XXIII. *Dos Contractos do Dinheiro ou Mercadorias que se dão á grossa aventura ou riscos do Navio; e fórma de suas Escripturas.* ib.

F I M.

PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL,
E
LEIS DE MARINHA
PARA USO
DA MOCIDADE PORTUGUEZA, DESTINADA AO COMMERCIO,

TRATADO III.
DAS AVARIAS.

DE ORDEM

DE

SUA ALTEZA REAL,
O PRINCIPE REGENTE NOSSO SENHOR,

POR

JOSÊ DA SILVA LISBOA,

DEPUTADO, E SECRETARIO DA MEZA DE INSPECÇAÕ DA AGRICULTURA, E COMMERCIO DA CIDADE DA BAHIA.

TOM. III.

LISBOA,

NA TYPOGRAPHIA CHALCOGRAPHICA, TYPOPLASTICA, E LITTERARIA DO ARCO DO CEGO.

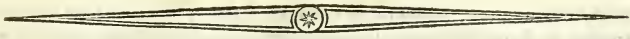
ANNO M.DCCCI.

Quod munus adferre maius melius ve reipublicae possumus, quam si docemus et erudimus juventutem.

Cic.

PROLOGO.

A Materia das Avarias he essencialmente connexa com a dos Seguros, ou antes constitue parte integrante da mesma, só differindo em alguns dos effeitos, e na quantidade do damno soffrido; tendo esta por objecto a perda total, ou quasi total do Navio, e carregaçaõ, e aquella a perda parcial de huma, e outra cousa, ou de ambas simultaneamente. Como porém seja huma das mais implicadas, e frequentes em controversias Mercantis, e em que os Escriptores sobre questões juridicas de Commercio, e ainda os Regulamentos Maritimos de varias Nações, se explicaõ em geral com pouca ordem, e muitas superfluidades, pareceo-me conveniente ser a sua doutrina proposta neste Tratado distincto, em que procurei, com a menor prolixidade, e maior clareza possivel, fixar os principios, que devem em taes casos reger os Negociantes de boa fé, para mutua utilidade, e satisfaçaõ da justiça.

Ainda que a presente Obra seja destinada para os principiantes na carreira Mercantil, com tudo póde servir de subsidio aos que se destinaõ ao ministerio da Advocacia, e Judicatura, supposto naõ possa encher, e menos fartar a sua curiosidade literaria.

A doutrina das Avarias he conhecida desde o tempo dos Gregos, e Romanos; e a legislaçaõ maritima sobre o modo de se regular, e contar dáta de mui alta antiguidade, ainda que naõ debaixo deste nome, que he presentemente commum, ou semelhante em muitas Nações. Ignora-se a etymologia da palavra *Avaria*, mas a sua significaçaõ he recebida em uniforme sentido entre todos os Commerciantes, e Mareantes. Os Inglezes a chamaõ *Average*; e segundo o senhor Thonson no seu Diccionario, este termo he da Lingua Teutonica, sendo corrupçaõ da palavra *halvezage*, que quer dizer *companhia*; porque os damnos maritimos, feitos para bem, e

sal-

salvaçaõ commum, entraõ em Avaria, isto he, em contribuiçaõ dos companheiros, ou interessados na mesma aventura maritima.

O primeiro Regulamento conhecido nesta materia deve-se á Cidade de Rhodes, Ilha d'Asia Menor, célebre pelo portentoso Colosso de 70 covados de altura, havido por huma das sete maravilhas do mundo; a qual hoje pertence ao Graõ Senhor do Imperio Ottomano. Os povos desta Ilha florecêraõ desde os primeiros seculos da civilisaçaõ da Grecia, e tiveraõ por muitos tempos o Imperio do mar. Pela vasta extensaõ do seu commercio, principalmente no Mediterraneo, e Archipelago, foraõ dotados de vastos conhecimentos da Navegaçaõ, e estabelecêraõ legislaçaõ privativa aos objectos, e accidentes maritimos, que foi depois adoptada pelos Romanos debaixo do nome *de Direito Naval dos Rhodios*; e pela sua excellencia foraõ sempre respeitados, e tidos como *Direito das Gentes*, para decidir controversias sobre negocios nauticos, e até os Imperadores Romanos lhe deraõ o nome de *Lei do Mar*, e a fizeraõ compilar no corpo da Jurisprudencia civil, que se vê no *Digest. Tit. de Leg. Rhod. de jactu*, e em outros fragmentos da mesma legislaçaõ collegidos por Peckio, insigne commentador della.

As Nações Maritimas da Europa, depois do restabelecimento do commercio, naõ tem alterado substancialmente, em seus Regulamentos sobre Avarias; as disposições da Lei Rhodia, que se achaõ tambem abundantemente explanadas por muitos Authores, que escrevêraõ sobre o Direito civil. As pessoas, que quizerem aprofundar a presente materia, acharaõ de que instruir-se nas obras que indicamos no Tratado dos Seguros. Como porém as theorias, e legitimos usos do commercio saõ nestes tempos mais bem entendidos, e firmados por Ordenanças positivas de alguns Estados, sendo diminuta a legislaçaõ patria sobre tal objecto, penso naõ ser alheio da razaõ, antes commodo aos curiosos, offerecer-lhe por Appendice deste Tratado a parte das Ordenanças de Marinha de França, Hespanha, e Russia, que tem geral estimaçaõ entre os doutos, e versa sobre materias de Avarias. Póde-se tambem ler com proveito o Tratado sobre este objecto de Quintim Weitsen, que se acha incorporado nas Obras de Casaregis.

TRA-

TRATADO III.

DAS AVARIAS.

CAPITULO I.

Da Natureza da Avaria.

AVARIA toma-se em dous sentidos: Ora em geral significa todo o damno parcial acontecido ao Navio, ou carregaçaõ: Ora entende-se pela contribuiçaõ ao mesmo damno, isto he, pela obrigaçaõ de contribuirem para elle em rateio os Interessados no casco, e carga.

Quanto ao primeiro sentido: Se abalroando hum Navio com outro, succede quebrar huma verga, arrebentarem as enxarcias, cortar-se a amarra, ou causar-se outro damno, costuma-se dizer, que o Navio *tivera Avaria.* Igualmente, se por tempestade, ou outro accidente, fez agua o Navio, e damnificou-se a carga, diz-se que o Navio *traz Avaria.* Semelhantemente, se as mercadorias carregadas no Navio, por vicio proprio, ou tendencia á deterioraçaõ, se desfizeraõ e arruináraõ como saõ todos os saes, mantimentos, liquidos, substancias oleosas, e outros effeitos facilmente alteraveis, e corruptiveis; ou se, por ter o Navio aberto agua, recebêraõ damnificamento, he vulgar dizer-se, que *a carga está avariada.*

Quanto ao segundo sentido: Se por tormenta, raio, fogo, ou outro infortunio semelhante, se alijou carga ao mar, ou se fez alguma arribada para evitar o perigo de naufragio, ou preza, costuma-se dizer, que os Interessados no Navio, e mercadorias *entraõ em Avaria*; que he o mesmo que dizer, devem concorrer em rateio para indemnisaçaõ dos prejuizos occasionados por aquelle accidente, á proporçaõ do respectivo interesse. He de notar, que este segundo sentido só tem applicaçaõ nos casos de avaria grossa. O primeiro sentido porém comprehende toda a especie de avaria.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 1. assim definem a avaria.

,, Toda a despeza extraordinaria, que se fizer com os Navios e mer-
,, cadorias, conjuncta ou separadamente; e todo o damno que lhes acon-
,, tecer desde a sua carga, e partida até o seu retorno e descarga, se re-
,, putaraõ avarias.

As mesmas Ord. no Liv. 3. Tit. 6. Art. 46, distinguem as avarias propriamente ditas dos outros damnos procedidos de accidentes maritimos, que

se chamaõ *sinistros maiores*, que vem a ser a preza; naufragio; varaçaõ ou encalhe de Embarcaçaõ com fractura; arresto ou detençaõ de Principe, e finalmente a *perda inteira* dos effeitos segurados: e depois de terem feito a enumeraçaõ destes sinistros maiores, accrescentaõ, *e todos os outros damnos naõ seraõ reputados senaõ avarias.* Vejaõ-se as Orden. Liv. 2 Tit. 1. Art. 20., Liv. 3. Tit. 3. Art. 16. e 20. Tit. 4. Art. 20., Tit. 5. Art. 16., e Tit. 7. Art. 8. e 9.

Ainda que os sinistros, tanto aquelles maiores (a que se deve accrescentar a *innavegabilidade*, equiparada ao naufragio) como os menores denominados *avarias*, sejaõ objecto do seguro maritimo; com tudo, acontecendo elles, os segurados naõ tem contra os Seguradores o mesmo genero de acçaõ; porque, verificados os sinistros maiores, tem lugar a acçaõ do abandono: nas avarias porém, ou sinistros menores, naõ excedendo o damno ametade do valor da cousa segurada, os Seguradores naõ saõ obrigados a tomar a si a propriedade sinistrada, mas sómente indemnisar ao segurado da real perda soffrida, compondo-lhe o prejuizo, com o desconto da chamada *avaria ordinaria*, conforme os Capitulos da Regulaçaõ da casa dos seguros, ou termos especiaes da Apolice, se he que nesta se naõ estipulou a clausula *livre de avaria*, como se dirá no Cap. 22.

Supposto a definiçaõ de avaria, que se lê nas citadas Ordenanças, seja das mais exactas que se encontraõ nos Authores, e Regulamentos de algumas Nações, com tudo ainda naõ tem a generalidade necessaria; porque comprehende unicamente os damnos, e despezas extraordinarias dos Navios desde a sua carga, e partida até o seu retorno, e descarga; no que parece excluir os ditos damnos, e despezas acontecidos depois da descarga do Navio, quando aliàs frequentemente acontecem avarias a Navios estando ancorados no porto, depois de descarregados; como saõ as chamadas *avarias reciprocas* no caso de abordagem, abalroamento, etc. das quaes se dirá no Capitulo 21; com a differença porém, que estas avarias já naõ pertencem aos Seguradores, cujos riscos, segundo as ordinarias clausulas da Apolice, findaõ vinte quatro horas depois de ancorado o Navio no lugar da amarraçaõ; e vem por tanto a recahir a responsabilidade dos damnos posteriores dos Navios taõ sómente sobre os respectivos proprietarios, Mestres, ou Equipages, intervindo culpa destes.

Pelo que, abrangendo todos os casos, definiremos á avaria *todo o damno parcial acontecido ao Navio, ou carregaçaõ, no porto, ou em viagem; e bem assim toda a despeza extraordinaria feita em consequencia do mesmo damno.*

Diz-se a avaria *todo o damno* acontecido ao Navio, e carregaçaõ: porque, em senso mercantil, e frase commum no commercio, chama-se avaria qualquer damnificamento, e prejuizo que sobrevem a alguma Embarcaçaõ, seus apparelhos, e mercadorias a bordo, *seja qual for a causa.*

Diz-se *damno parcial*, para distinguir-se a avaria dos acima referidos si-

sinistros maiores, em que se verificaõ as clausulas das Apolices de seguro, e os riscos ordinarios a cargo dos Seguradores, declarados nas Ordenanças Liv. 3. Tit. 6. Art. 26., acontecendo o damno ou perda total, ou quasi total, do Navio e carregaçaõ; o qual se considera, *quando o prejuizo excede a metade do valor da propriedade exposta aos riscos do mar*; ou quando esta se reduzio a estado tal, que naõ vale as despezas do recobramento, e salvaçaõ, nem ficou já mais propria para encher o seu destino; a saber: se he Navio, para seguir a sua viagem; e se saõ effeitos, para entrarem no mercado, segundo fica exposto no Tratado dos Seguros Part. 3. Cap. 6. do *Abandono*.

Diz-se *conjuncta, ou separadamente*; porque o damno póde sobrevir, ou só ao Navio, e seus apparelhos, ou só á carregaçaõ, ou a huma, e outra cousa simultaneamente. Além de que, nos casos em que tem lugar á contribuiçaõ, paga a avaria ainda aquelle, cuja propriedade naõ soffria damno. Por exemplo: ha huma tempestade, que obrigou a alijar-se carga ao mar, ficando aliàs o Navio saõ e salvo depois da alijaçaõ. Neste caso, ainda que o damno recahio taõ sómente sobre a carga, com tudo entra para elle o valor do Navio com o frete para indemnisar aos proprietarios dos effeitos alijados, como dizemos no Cap. 7.

Ao contrario, se o Navio, para escapar a naufragio, ou preza, vára em terra, ou faz huma arribada, de que lhe resultaõ damnos, e despezas extraordinarias, supposto a carga naõ tivesse nisso detrimento algum, e o prejuizo recahisse unica, e separadamente sobre o Navio, e seus apparelhos, com tudo os proprietarios, e os Seguradores entraõ com a respectiva parte no dito damno, e despezas.

Diz-se *no porto, ou em viagem*: porque chama-se avaria, e como tal se paga, e regula todo o damno parcial acontecido ao Navio, e effeitos a bordo, tanto no curso da navegaçaõ, como estando no porto da carga, ou descarga, antes, ou depois de ancorados, estando carregados, ou descarregados.

Diz-se tambem avaria *toda a despeza extraordinaria* feita com o Navio e mercadorias: porque, sendo tal despeza hum gravame, e desembolso effectivo dos proprietarios, e aliàs dispensavel, senaõ acontecesse o accidente que a occasionou, vem-lhes a ser hum damno, e perda real, que por isso justamente se qualifica de avaria.

Entende-se por *despeza extraordinaria* toda a que naõ he necessitada pela natureza do Navio, carga, e viagem, para encher o seu destino. Assim ninguem conta por avaria a despeza feita com a queréna, calaféto, e concertos usuaes do Navio, naõ occasionados por tempestades, bombardeamento, abordagem. Tambem naõ se reputa avaria toda a despeza feita com as mercadorias, a fim de pô-las em estado de serem levadas, e carregadas a bordo, e entrarem no mercado do lugar para onde se transporta. Mas se v. g. o Navio abalroou com outro na viagem, ou no porto, e soffréraõ damno

os

os mastros, e apparelhos, a despeza feita para reparallo, sendo extraordinaria, justamente se considera avaria. Do mesmo modo se por tempestade o Navio fez agua, e dahi resultou molhar-se a carga, e para evitar o naufragio foi necessario arribar a algum porto, as despezas do concerto do Navio, e bem assim a paga de armazens para se arrecadarem os effeitos que fosse necessario descarregar, e o beneficio que se lhe fizesse para prevenir a sua deterioraçaõ total, he avaria, e como tal em senso mercantil deve ser indemnisada por contribuiçaõ dos Interessados no casco, e carga, segundo os Regulamentos Maritimos, que logo exporemos no Cap. 11.

He de notar que, havendo-se, no progresso desta discusssõ, frequentemente de fallar nas avarias dos Navios, devem, se ellas taõ bem entender das que simplesmente acontecem aos seus apparelhos, armamentos, e utensis. Chamaõ-se *apparelhos do Navio* todos os aprestos necessarios para a velejaçaõ, em que se comprehendem os sobrecellentes, lanchas, chalupas, escaler, e bote, que fazem como parte integrante do mesmo Navio, sendo necessarios para a carga, descarga, e expediente da viagem: *armamento*, tudo o que serve para a defeza naval, como artilheria, e mais pertences: *utensis*, tudo que he se faz indispensavel para o serviço economico do Navio, como a cozinha, pipas, bombas, baldes, etc.

Valim, commentando as Ordenanças acima citadas, observa, que se diz despeza extraordinaria do Navio toda a que he necessitada por força maior: por exemplo, se o Capitaõ conduz, sem urgencia, o Navio a algum porto, em que fosse precisado a pagar alguns direitos, esta despeza naõ entra em avaria por conta tambem dos carregadores; mas o seria, se a arribada fosse occasionada pelo perigo de naufragio, ou preza.

CAPITULO II.

Das Causas das Avarias.

AS Avarias podem proceder: 1.° de vicio proprio do Navio e carregaçaõ: 2.° de facto dos Proprietarios: 3.° de falta, ou fraude do Mestre, Equipagem, e mais pessoas a bordo: 4.° de méra fortuna de mar, e força maior.

A Avaria, que procede de vicio proprio do Navio e carregaçaõ, he a que se deriva da sua natureza perivel, ou intrinseca tendencia a deteriorarse, e corromper-se; como por exemplo, se o Navio, por mal construido, e muito ronceiro, ou por velho, e arruinado nas suas partes essenciaes, naõ podesse aguentar, governar, e avançar; antes, com mediocre, e ordinario golpe de vento, adornasse, ou abrisse agua, ou se demorasse excessivamente na viagem, e dahi se damnificasse a carga, ou lhe fosse preciso fazer arribada. O mesmo he, se os effeitos a bordo naõ chegáraõ a seu destino no estado, em que se embarcáraõ, deteriorando-se no transporte mari-

ti-

timo, em razaõ da sua qualidade facil a alterar-se, corromper-se, ou esvahir-se, como saõ todas as sortes de grãos, mantimentos, saes, licores espirituosos, substancias oleosas, e inflammaveis, e sujeitas á fermentaçaõ interior, e insensivel; e em geral todos os liquidos que continuamente revém, e se evacuaõ pelos póros, ou fendas das vasilhas, ou pipas.

A Avaria, que procede de facto dos Proprietarios, he toda a que resulta da incuria, e improvidencia dos mesmos, ou seus agentes, assim no costeio, e apparelho do Navio, como no enfardamento, encaixotamento, e envasilhamento dos effeitos levados a bordo. Assim v. g., se o Navio, por naõ ter sido querenado, ou competentemente reparado, e calafetado, fez agua, e dahi proveio damno á carregaçaõ; se, por estar mal provido de apparelhos, e de sobrecellentes, se reduzio a impossibilidade de manobra, e velejaçaõ activa para seguir seu destino, e foi por isso forçoso arribar a algum porto para o devido concerto, e fornecimento do necessario; todos os prejuizos, e despezas que dahi nasceraõ, saõ avarias com razaõ attribuidas ao facto do Proprietario do Navio, como causa originaria, e efficiente, posto que se derivassem, como motivo proximo, de alguma tempestade que depois sobreviesse: pois sempre he imputavel o prejuizo a quem foi a causa primitiva delle, naõ devendo o Navio ter sido exposto á navegaçaõ sem estar devidamente apparelhado, e em estado de fazer as devidas funções, e encher o seu destino, resistindo ás tempestades, golpes de mar, e outros accidentes ordinarios.

Semelhantemente, se os effeitos, e fazendas seccas, ou molhadas, soffreraõ damno, por mal enfardadas, encaixotadas, e embarricadas, posto fossem postas nas cobertas em bom acondicionamento, e regular arrumaçaõ, esta avaria se entende derivada do facto dos Proprietarios, que a deviaõ prevenir, levando-as a bordo em fardos, caixotes, e barricas devidamente preparadas.

Pela mesma razaõ se reputa avaria desta classe, quando o dono das mercadorias as introduz clandestinamente a bordo, ou as leva sobre a coberta, e lugar improprio, e lhes sobrevem damno por resalto das ondas, alijaçaõ, ou outro accidente.

Avaria que procede da falta, ou fraude do Mestre, e Equipagem, e mais pessoas, he toda a que resulta da irregularidade, descuido, ou barataria do Chefe do Navio, ou embarcaçaõ, gentes do mar, passageiros, e quaesquer navegantes, no que toca ao bom acondicionamento das cobertas, integridade das estivas, manifesto, e arrumaçaõ da carga, apparelhos da navegaçaõ, e observancia da disciplina, e economia maritima. Assim por exemplo, se as cobertas estavaõ mal limpas; se naõ se metteo o lastro competente á lotaçaõ do Navio; se foi mal arrumada a carga, naõ se pondo em lugar proprio, ou naõ collocando-se os generos com justa contiguidade, e ordem, mas confundindo-se huns com outros de diversas qualidades, e até as fazendas solidas com as liquidas, e por isso, e pelos choques do mar,

desatracando os volumes, se quebrassem, inficionassem, e corrompessem: igualmente se, por naõ estarem bem fechadas as escotilhas, e calafetado o convéz, se introduzio agua, que deteriorou os effeitos; ou se, por naõ terem-se os gatos necessarios a bordo, apparecerão os fardos roidos, e damnificados pelos ratos; todos estes prejuizos tem por causa o Capitaõ, e lhe saõ a cargo, como negligente em seu officio.

Pertencem á mesma classe os furtos, extravios, arrombamentos de fardos, ou caixas, desvasiamento de barris, e outras mal feitorias do Mestre, e Tripalaçaõ: a mudança voluntaria de derrota, e de viagem: a arribada, e alijaçaõ desnecessaria, e irregular: a abordagem ou abalroamento de Navios por impericia, ou teima dos Mestres, ou por naõ acodirem os marinheiros ao serviço: em fim, os damnos que resultaõ do abandono, ou deserçaõ das gentes de mar na occasiaõ do perigo; ou levantamento dos mesmos, ou dos passageiros, como por exemplo, de tropa militar, de criminosos degradados, de escravos de transporte, etc. Avaria que procede de mera fortuna de mar, caso fatal, e força maior, he todo o damno que sobrevem ao Navio, seus apparelhos, e carga, ou da irresistivel acçaõ da natureza, ou da violencia dos homens em estado de hostilidade, justa ou injusta; bem entendido, que isto se entende, quando naõ interveio, ou a elle deo causa, facto ou culpa dos Proprietarios do casco, e carga, ou das gentes de Mar: aliàs esta avaria, quanto a seus effeitos, e responsabilidade, segue outras regras, como diremos no Cap. 18. Estas avarias saõ as que acontecem por tempestade, ventos contrarios, correntezas, fogo, varaçaõ, preza, piratarja, embargo ou detençaõ de Principes, declaraçaõ de guerra represalias, e geralmente por todos os casos fortuitos em consequencia dos riscos maritimos.

CAPITULO III.

Das especies de Avarias.

PRescindindo de divisões superfluas, que os Authores costumão fazer da avaria *em maior, e menor, propria, e impropria, ordinaria, e extraordinaria*; e esta *em fortuita, voluntaria, ou mixta*, simplificaremos a presente exposiçaõ, a fim de evitar confusaõ de idéas, propondo unicamente a distincçaõ das avarias, que se vê nas Ordenanças da Imperatriz da Russia Catharina II. §. 229, cuja generalidade he comprehensiva de todos os generos de avarias.

Ha quatro sortes de avarias: 1.° Avaria simples, ou particular: 2.° Avaria grossa, ou commum: 3.° Avaria miuda, ou pequena: 4.° Avaria reciproca, ou de mutuo prejuizo.

Avaria simples, ou particular he todo o damno, e despeza extraordina-

naria, (mas inutil ao bem commum) que acontece, *por qualquer causa que seja*, ou sómente ao Navio, ou sómente ás mercadorias, ou a huma, e outra cousa simultaneamente. Diz-se *avaria simples, ou particular*, porque vem a recahir simples, e particularmente sobre o proprietario respectivo; salvo o seu recurso contra o que foi a causa do mesmo damno, se interveio culpa de alguem.

Avaria grossa, ou commum (que tambem se chama avaria geral) he todo o damno, e despeza extraordinaria, feita *deliberada, regular, e utilmente*, para o bem da salvaçaõ commum do Navio, e carregaçaõ; e que deve consequentemente ser indemnisada por contribuiçaõ dos interessados no casco, e carga, entrando cada hum com a relativa parte salvada.

O caracter especifico, e privativo da avaria grossa he, que ella acontece por deliberada, e justa resoluçaõ do Mestre do Navio a fazer, ou soffrer algum damno parcial, ou despeza extraordinaria, *com o unico fim, e objecto do bem, e salvaçaõ geral do Navio, Navegantes, e Mercadorias a bordo*, como no caso da alijaçaõ, e arribada, para evitar o imminente perigo de naufragio, ou preza.

Distingue-se a avaria grossa da avaria simples, naõ em razaõ da quantidade, mas sim do motivo, e fim, que lhe deo occasiaõ. A avaria simples póde ser incomparavelmente maior que a avaria grossa: Por exemplo, se o Navio, por se achar podre, e arruinado nas suas partes essenciaes, abrio agua, e causou damno á maior parte da carga, ou foi condemnado por innavegavel, o damno que dahi lhe resulta póde ser total, ou exceder a metade do valor do casco, e carga. Com tudo, esta avaria he simples, e recahe unicamente sobre os respectivos proprietarios, sem contribuiçaõ dos interessados. Porém se, por evitar o imminente perigo de naufragio, ou preza, o Navio arriba a algum porto, as despezas do necessario retardamento saõ avarias grossas, que devem ser rateadas pelo dono, e carregadores do Navio, que receberaõ o beneficio da arribada, cujas despezas podem ser pouco consideraveis a cada hum.

Avaria miuda, ou pequena he todo o desembolso, e despeza ordinaria, que o Mestre do Navio he obrigado a fazer á entrada, ou sahida de qualquer porto, *segundo a necessidade, policia, e costumes do lugar.* Por exemplo: as despezas com a paga do Piloto, ou Práticos da barra, ou Barqueiros, e Embarcações para descarregar fóra da mesma os effeitos, a fim de alliviar o Navio que demanda mais agua; ou para lhe dar reboque e hala-lo ao fio d' agua, onde se faz precisa essa cautéla; saõ avarias procedidas da necessidade do local do porto. A satisfaçaõ das licenças, visitas, ancoragem, peagem, boias, balisas, faróes, franquia, baldeaçaõ, portos francos, despachos dos Tribunaes, salarios de Guardas, e Officiaes públicos, que intervem no maneio da Marinha, e expediçaõ do Navio: e finalmente todos os Direitos Reaes, ou Senhoreaes do Soberano, ou Donatarios, de qualquer denominaçaõ, e titulo que sejaõ, saõ avarias miudas da policia, e costu-

tume do porto: por estas avarias, que se chamaõ miudas, naõ respondem os Seguradores, Ord. Liv. 3. Tit. 6. Art. 30.

Chama se *miuda*, ou pequena esta avaria; porque, de ordinario, saõ tenues as despezas, ou desembolsos que dellas resultaõ, comparadas com a totalidade do valor do Navio, e carga; ainda que em alguns portos podem ser consideraveis; como v.g. o imposto, e contribuiçaõ de cinco ou dez por cento dos fretes dos Navios, e ainda de mais, que se paga em certas Praças, a titulo de Avaria, e que constituem o fundo, ou consignaçaõ das despezas do Consulado, ou Tribunaes de Commercio, e Marinha do lugar.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 8. e 9. só qualificaõ de *avaria miuda* as despezas da necessidade do porto, mas naõ as da policia, e costume do mesmo, acima indicadas; antes declara que naõ se devem reputar por avarias. Porém semelhante distincçaõ he de simples questaõ de nome: humas e outras saõ avarias impropriamente ditas: com tudo, podem-se denominar taes, em quanto se consideraõ (como verdadeiramente saõ) hum prejuizo, desembolso, e encargo real aos proprietarios do casco, e carga, que as devem pagar; a saber: cada hum de per si, quanto a estas ultimas; ou por contribuiçaõ de certas quotas, no que respeita ás primeiras. Por tanto entraõ justamente na generalidade da definiçaõ da avaria, que se lê nas mesmas Ord. Art. 1.; pois vem a ser damnos, e despezas, que nem saõ annexas essencialmente á natureza do Navio, e carga, para encherem o seu destino, nem taõ pouco se derivaõ da sorte da Navegaçaõ em geral, mas saõ occasionadas *accidentalmente* pela situaçaõ, qualidade, e expediente do porto em particular.

A avaria reciproca, ou de mutuo prejuizo he a que acontece no caso de abordagem, encontro, ou abalroamento de hum Navio com outro, em viagem, ou no porto, sejaõ as embarcações da mesma qualidade, ou seja huma de maior, e outra de menor lote. Chama-se avaria reciproca, ou de mutuo prejuizo; porque de ordinario, se as Embarcações se esbarraõ, encontraõ, abordaõ, ou atracaõ huma com outra, he forçoso que da collisaõ, choque, abalroamento, e embaraço das enxarcias, ou amarras, resulte damno reciproco, ficando ambos maltratados, e os respectivos proprietarios soffrendo mutuo prejuizo.

Estas noções saõ sufficientes; porém como os Authores tem multiplicado as divisões de avarias, e até nas Apolices de seguros, e Regulaçaõ da casa delles em Lisboa, acha-se a qualificaçaõ de *avaria ordinaria*, *parcial*, *e universal*, deve-se notar, que semelhantes denominações naõ alteraõ substancialmente as acima prefixas.

Entende-se por *avaria ordinaria* os descahimentos em quantidade, e qualidade das cousas corruptiveis por natureza, que, sem embargo do seu melhor estado, e bom acondicionamento, costumaõ de ordinario ter damnificaçaõ no transporte maritimo. Tambem se entendem por avaria ordinaria as despezas do costume do porto a entrada, e sahida, que acima cha-

ma-

mamos avaria miuda. Vej. Ord. Mar. de Fr. Liv. 1. Tit. 7. Art. 8. Liv. 2. Tit. 1. Art. 20. Liv. 3. Tit. 3. Art. 16. e 20. e as do Consulado de Bilbáo infra Cap. 25. Art. 1. Vej. Valim as Ord. Liv. 3. Tit. 7. Art. 9.

Chamaõ avarias parciaes, geraes, ou universaes quaesquer que naõ provém da natureza, ou vicio intrinseco do Navio, seus apparelhos, e carga; mas sim de accidentes maritimos de força maior, ou de qualquer motivo: differençaõ-se as parciaes das geraes, ou universaes, em que naquellas, o damno sobrevem ou sómente ao Navio, ou sómente á carga ou parte della: nestas porém, o damno acontece a huma e outra cousa, ou deve ser supportado conjunctamente pelos respectivos proprietarios.

CAPITULO IV.

Da differença, e effeitos da Avaria simples, e Avaria grossa.

A Essencial differença entre a avaria simples, e avaria grossa, e que em consequencia determina os seus diversos effeitos, he que na avaria simples, o damno, e despeza procede de vicio da cousa, culpa de homem, ou de caso fortuito, inopinado, e irresistivel; e por isso recahe unicamente sobre a propriedade damnificada, ou perdida, sem que os respectivos donos tenhaõ direito de reclamar indemnidade pelo valor das cousas salvas: na avaria grossa porém o prejuizo he premeditado, voluntario, e unicamente destinado para o bem, e salvaçaõ commum: e por essa causa tem lugar a contribuiçaõ, para se resarcir em rateio o damno soffrido pelos que estavaõ como em sociedade, e communicaçaõ temporaria dos bens, correndo igual sorte, e perigo da navegaçaõ, e padeceráõ prejuizo util aos outros interessados no casco, e carga do Navio, que aliàs tiveraõ a boa fortuna de ver salvo o que lhes pertencia.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 2. e 3., estabelecem a regra Capital nesta materia. ,, As avarias simples seraõ supportadas, e pagas pela ,, cousa que tiver soffrido o damno, ou causado a despeza: e as grossas, ,, ou communs, isto he, as despezas extraordinarias feitas, e o damno sof- ,, frido para bem, e salvaçaõ commum das mercadorias, e do Navio, ca- ,, hiráõ tanto sobre o Navio, como sobre as mercadorias, e seraõ regula- ,, das sobre o total, soldo a livra.

Esta regra (quanto á primeira parte) he geral, e comprehende todos os damnos maritimos, e despezas que vieraõ em consequencia, de qualquer causa que procedaõ esses damnos, huma vez que naõ se verifique a circumstancia de terem sido feitos expressa, e devidamente para o bem, e salvaçaõ commum. Nem faz-se distincçaõ, se o prejuizo se originou do vicio proprio do Navio, e cousa deteriorada, ou de culpa do dono do mesmo Navio ou das gentes do mar, ou ainda de caso fatal, e força maior, que

se naõ podesse precaver, e resistir; sem outra differença mais do que, nos casos em que intervem culpa de alguem, os que soffreraõ o damno, tem seu direito resguardado para requerer indemnisaçaõ contra as causas do infortunio: se procederáõ de facto proprio, a si o devem imputar os seus Authores (1): se proveio de caso fatal, e força maior, naõ tem lugar a contribuiçaõ dos Interessados no casco, e carga, por ser huma calamidade particular do proprietario dos bens, sobre que recahio o damno, e segue consequentemente o principio geral, que *a cousa perece para seu dono*; sendo absurdo, naõ tendo alguem feito sacrificio deliberado pelo bem dos outros, pertender que hajaõ estes de contribuir para resarcimento de hum damno que lhes foi inutil, e occasionado por vicio proprio da cousa avariada, ou simplesmente pela acçaõ dos elementos, ou violencia, e culpa alheia.

Pelo que, se em huma tempestade desarvoráraõ os mastros, foraõ pelos ares as vélas, quebráraõ-se as bordas, foraõ arremessadas ao mar pelo balanço as peças de artilheria, a lancha, escaler, e sobrecellentes do Navio, ficando a carga intacta, o damno recahe sómente sobre o Navio, e os carregadores consequentemente nada tem que contribuir. Se cahindo hum raio, parte hum mastro, queima as enxarcias, e faz estragos em alguma porçaõ da carga, cada hum soffre o prejuizo da sua propriedade damnificada; e os que naõ tiveraõ lesaõ, devendo unicamente á sua boa fortuna o naõ receberem detrimento, nada devem por este beneficio aos que soffreraõ prejuizo. Pela mesma razaõ, se naufragando hum Navio, huns tem a felicidade de salvar as suas mercadorias, outros as vem perecer, o bem, e o mal he só proprio de seu dono. Nem em taes casos, e outros semelhantes, em que o damno naõ foi procurado utilmente para o bem, e salvaçaõ commum, ha razaõ de se interpôr a Lei civil para remediar os caprichos, ou desigualdade da fortuna, ou verdadeiramente, dos destinos da Providencia, que dirige com sabedoria, e rectidaõ os successos do Universo: antes cada hum deve resignar-se a Ordem e Justiça Eterna, que distribue os bens e os males na exacta medida, que a fraqueza do entender humano naõ he capaz de conhecer, e entender.

CAPITULO V.

Da Avaria simples.

TOdos os damnos, e despezas extraordinarias por accidentes sobrevindos ao Navio, e carregaçaõ, conjuncta, ou separadamente, em viagem, ou no porto, *de qualquer causa que procedaõ*, saõ avarias simples, ou par-

(1) L. 155. ff. de reg. jur.

particulares, ainda que se derivassem unicamente de fortuna de mar, e força maior, naõ sendo procurados *de proposito, regular, e utilmente* para salvaçaõ commum; pois entaõ esses mesmos damnos passaõ á classe das avarias grossas, como he expresso nas Ord. Mar. Fr. Tit. das Avarias Art. 2.

Diz-se *de qualquer causa que procedaõ*, porque a origem do damno (naõ sendo feito deliberadamente para bem, e salvaçaõ commum) naõ altera a natureza do prejuizo soffrido, nem por consequencia o constitue indemnisavel por contribuiçaõ geral dos que naõ tiveraõ beneficio na perda alheia. A differença unicamente consiste, em que, se o damno proveio *pura, e simplesmente de fortuna de mar*, e força maior dos elementos, ou da violencia de embarcações de guerra, os que o soffreraõ, naõ tem recurso contra a acçaõ da Natureza, e das Potencias superiores, que fizeraõ força em guerra justa, ou injusta.

Porém se elle póde ser attribuido a facto, e culpa do Proprietario, ou Mestre do Navio, e mais pessoas a bordo, fica salvo, aos que receberaõ prejuizo, seu regresso juridico contra aquelle de quem procedeo, para requererem a indemnisaçaõ competente; pela regra geral, que deve compôr o damno quem foi causa do mesmo, como mais extensamente indicaremos no Cap. 18.

Em virtude deste principio seria desnecessario enumerar aqui todas as circumstancias particulares das Avarias simples, que podem diversificar em muitos modos: com tudo, para maior clareza, e facilidade da applicaçaõ da regra aos casos praticos, proporemos os exemplos mais obvios, e que se achaõ especificados nas Ordenanças de Marinha das principaes Nações commerciantes, e saõ os seguintes.

O naufragio, encalhe, ou varaçaõ em terra; o encontro, ou toque do Navio em algum escolho, por temporal, correntezas, ou difficuldades, e perigos da Costa, e Porto, ou por impericia, e culpa do Mestre, e Equipagem.

As despezas para salvar o Navio, e as mercadorias do dito naufragio, encalhe, e mais accidentes, precedidos de méra fortuna de mar.

A varaçaõ da barra e porto do destino por violencia dos ventos, correntezas, e accidentes maritimos, ou por impericia, e temeridade do Mestre.

O incendio no Navio e sua carga por fogo de raio, polvora, balas vermelhas, descuido das luzes ou cozinhas; esquentamento e inflammaçaõ de lans, açafraõ, e outros generos mal estivados, e sujeitos a fermentaçaõ intestina.

A abertura d'agua extraordinaria, o soçobro do Navio por velho, mal construido, desapparelhado, ou abatido e destroçado por tufões, e impetuosidade das ondas, ou adornado por correr a carga a hum lado, pela má arrumaçaõ.

O damnificamento interior, e exterior do Navio pelo vicio proprio do mes-

mesmo, furo dos insectos, e vermes, ferrugem dos pregos, qualidade das madeiras, demora nos portos, introducçaõ de humidades, attrito, e consumo progressivo de suas partes pelo uso, e exercicio proprio do destino.

A corrupçaõ e damnificamento das mercadorias a bordo, seja por vicio proprio, seja por temporal que fizesse desatracar os volumes, abater as aduélas dos toneis, pipas, e barricas, arrebentar os fardos, e arrojar as caixas humas contra as outras.

A derramaçaõ dos liquores das barricas, e suas alterações em quantidade, e qualidade, seja pelo máo estado das vasilhas, e natureza dos fluidos sujeitos a reverem, seja por falta da devida arrumaçaõ, ou por fraudulento esvasiamento das mesmas feito pelo Mestre e Equipagem, seja pelos extraordinarios golpes do mar, sem embargo de estar a carga em boa ordem, e acondicionamento.

A morte de escravos por doença, desesperaçaõ, levantamento, e combate.

A perda de quaesquer cousas postas sobre a coberta e tombadilho, damnificadas, ou arrojadas ao mar pelo vento, balanço do Navio, resalto das ondas, ou outra causa.

A perda, rompimento, destruiçaõ dos mastros, vergas, vélas, enxarcias, cordas, lemes, lanchas, chalupas, botes, sobrecellentes, e mais apparelhos, armamentos, e utensis do Navio, por tempestade, bombardeamento, ou outro accidente maritimo.

A perda de ancoras, e amarras nos portos, bahias, e surgidoros, por temporal, e correntezas.

A preza ou simples depredaçaõ por Piratas, Corsarios, e Embarcações de Guerra.

A extracçaõ forçada dos effeitos a bordo, ainda feita por Potencia amiga no mar, ou em algum porto.

Os furtos, e extravios commettidos pelo Mestre, e Equipagem, e pessoas a bordo.

A alijaçaõ das mercadorias carregadas sem manifesto e conhecimento do Capitaõ, ou feita contra a lei do mar, que se exporá no Cap. VIII.

Os damnos, e despezas da mesma alijaçaõ, posto que feita em regra, e para o bem e salvaçaõ commum do Navio, e carga, se esta effectivamente se naõ conseguio.

Os damnos, e despezas *ordinarias* das arribadas forçadas, para concerto do Navio, e provimento de viveres, em razaõ de tempestade, incendio, excessiva demora de viagem por correntezas, ventos contrarios, ou outro accidente de mera fortuna de mar, e força maior.

As arribadas arbitrarias, ou naõ procedidas meramente de fortuna do mar; salvo aos prejudicados o seu recurso contra o Capitaõ do Navio, e quaesquer pessoas, que dessem causa á mesma arribada, e mais damnos em consequencia.

Os

Os damnos derivados do abandono do Navio, deserçaõ, e falta de serviço da Equipagem na occasiaõ do perigo; e em geral todos os prejuizos que nascem da baratària das gentes do mar.

Quaesquer pagas de direitos de entrada, e sahida, e mais despezas de despachos de Tribunaes, salarios de officiaes públicos da policia, expediente, e costume do porto.

Quanto aos furtos e extravios de Navios, he notavel o §. 5. da Ordenaçaõ do Reino, Liv. 3. Tit. 32.

,, E sendo provado contra algum que he ladraõ, ou roubador de alguma casa, ou navio, ou d'outra cousa semelhante, e for dado juramento ao roubado, ou forçado sobre as cousas, que lhe foraõ tomadas, e o ladraõ, ou roubador, ou forçador for condemnado conforme ao dito juramento, ainda que depois seja achada escritura pública, por que se mostre o juramento naõ ser verdadeiro, naõ será por tanto a sentença revogada, ainda que o juramento fosse dado ao roubado contra vontade do roubador, e ladraõ; porque assim he determinado por Direito em odio do roubador, e ladraõ, pelo furto, e roubo que fez da cousa alheia. ,,

As citadas Ord. de Mar, depois de terem definido no Art. 2.° que = as despezas extraordinarias feitas só com a Embarcaçaõ, ou só com as mercadorias, e o damno que lhes acontece em particular, saõ avarias simples, e particulares, passaõ nos Art. 4, 5, e 7 a pôr os exemplos de taes avarias, comprehendendo todas as causas, de que ellas possaõ provir, que indicamos no Cap. II.

Art. 4. ,, A perda dos cabos, ancoras, vélas, e mastros, e maçames, causada por tempestade, ou outra fortuna de mar, e o damno acontecido ás mercadorias pela falta do Mestre, ou da Equipagem, por naõ ter bem fechado as escotilhas, amarrado o Navio, fornecido de boas guindas e cordas, ou *por outro motivo*, saõ avarias simples, que cahiráõ sobre o Mestre, o Navio, e o frete. ,,

Art. 5. ,, Os damnos acontecidos ás mercadorias pelo vicio proprio, preza, naufragio, ou vasaçaõ; as despezas feitas para as salvar, e os direitos impostos, e costume, saõ tambem avaria simples por conta dos Proprietarios. ,,

Art. 7. ,, O sustento, e soldadas das gentes de mar de hum Navio detido em viagem por ordem do Soberano, se he fretado a viagem, seraõ a cargo só do Navio como avaria simples. ,,

A decisaõ destes Artigos naõ só he applicavel aos propostos exemplos, se naõ tambem a todos os outros accidentes maritimos, que naõ tiveraõ por objecto a salvaçaõ commum, e naõ foraõ deliberadamente procurados para esse effeito, *felizmente realizado*, ou se derivassem, como causa immediata, dos meios ou expedientes tomados para geral beneficio, como se dirá mais circumstanciadamente no Cap. seguinte. A regra geral he que *a*

cousa perece para seu dono, principio este de senso commum, adoptado na Ord. Liv. 4. Tit. 8. §. 1. e seguintes.

No caso de naufragio, e incendio, salva quem póde aquillo que lhe pertence, e he proverbio trivial = *quem salva*, *salva ; quem perde*, *perde.* = Esta regra he estabelecida pela Lei Rhodia (1). Veja-se o Cap. VIII. a respeito do naufragio acontecido, naõ obstante o alijamento, ou baldeaçaõ feita para evitallo. Pela mesma razaõ he avaria simples o damno do Navio, quando se parte algum mastro, rompem-se as vélas, cahe ao mar alguma cousa do mesmo por caso fortuito, ou lhe sobrevem outro damnificamento pelos golpes das ondas, ventos, etc.

A preza, pirataria, e pilhagem do Navio e suas mercadorias, he avaria simples, que recahe unicamente sobre os respectivos Proprietarios, ou aliàs sobre os seguradores, se aquelles se achaõ munidos com as suas Apolices de seguros. Ainda que o Corsario ou Pirata saqueando o Navio haja escolhido por preferencia, ou mera casualidade, as mercadorias que acha mais promptas, nem por isso o damno deixa de ser avaria simples; nem o infortunio de quem o soffreo, exige indemnisaçaõ por parte daquelles, que tiveraõ a felicidade de naõ se lhes tocar no que era seu. A Lei Rhodia prevenio o caso, fazendo distinçaõ entre o que se dá aos Piratas para resgate da preza, e o que elles tiraõ ou roubaõ por violencia sem nenhum previo ajuste : alli he avaria grossa, e tem lugar a contribuiçaõ dos interessados; aqui he avaria simples, e cada hum soffre a sua particular perda (2). Nas mesmas circumstancias está o extravio e furto commettido a bordo, e outras operações semelhantes, salvo o regresso dos prejudicados contra a causa do damno.

O damno vindo ao Navio por bombardeamento, fogo, e a bordagem de inimigo, he avaria simples; pois hum encontro semelhante, procedendo de fortuna do mar, está no mesmo caso que o derivado de tempestade, ou outro accidente de força maior. Porém se o Capitaõ, vendo-se attacado pelo inimigo, faz alijamento, ou qualquer outra operaçaõ, que lhe occasiona hum prejuizo util para o fim de escapar da preza, e effectivamente o consegue, este prejuizo será avaria grossa (3).

A

(1) Amissæ navis damnum, collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt ; nam hujus æquitatem tunc admitti placuit, cum jactus remedio, cæteris in communi periculo, salvà navi consultum est. L. 5. ff. de Leg. Rhod. . . . Cum depressa navis, aut dejecta esset, quod quisque ex eâ suum servasset, sibi servare respondit, tanquam ex incendio L. 7. ff. eod. . . Nave, vel arbore, vi tempestatis amissâ, vectores ad contributionem non tenentur ; nisi ipsis arborem salutis causâ eruentibus, navis salva sit. Julius Paulus, lib. 2. sentent. tit. 7. . . Navi depressá adversâ tempestate, icta fulminis deustis armamentis et arbore, et antenâ. . . . Quæsitum est, an hi, quorum onus fuit, nautæ pro damno conferre debere? Respondit non debere. L. 6. ff. eod.

(2) Si navis a piratis redempta sit Servius, Ofilius, Labio, omnes conferre debere aiunt Quod vero prædones abstulerint, eum perdere, cujus fuerint ; nec conferendum ei qui suas merces redemerit. L. 2. §. 3. ff. de Leg. Rhod.

(3) Emerigon Cap. 12. sec. 41. §. 8.

A morte dos escravos, que fazem a carregaçaõ de algum Navio, de qualquer causa que proceda, he avaria simples. Do mesmo modo o he a carregaçaõ de animaes. Huma e outra cousa entra na generalidade de perda procedida do vicio proprio do que he exposto aos riscos da navegaçaõ (1).

As doenças das gentes do mar, no curso da viagem, saõ avarias simples por conta sómente dos proprietarios do Navio, que, além disto, saõ obrigados a pagar-lhes a soldada inteira. Tal he o Direito Maritimo adoptado pela Ord. Mar. Fr. Art. 11. (2) Isto he coherente á regra da Jurisprudencia civil = entende-se estarem no nosso serviço aquelles, que, desejando servir, saõ impedidos por enfermidade = (3).

CAPITULO VI.

Da Avaria grossa.

A Avaria grossa, como já se definio no Cap. 3., he todo o damno, e despeza extraordinaria do Navio, e Mercadorias, que se fez *deliberada*, *regular*, e *utilmente*, no justo receio de perda total, por mero accidente maritimo de força maior, para o bem, e salvaçaõ commum.

Diz-se damno, e despeza que se fez *deliberadamente*; porque se naõ foi procurado voluntariamente em consequencia de conselho, e resoluçaõ do Mestre, e pessoas a bordo, como no caso da alijaçaõ, e arribada, para evitar o imminente perigo do naufragio, vasaçaõ, ou preza, mas sobreveio por força irresistivel dos elementos, e outros casos fortuitos, independente da vontade dos Navegantes, o mal que dahi resulta, he avaria simples.

Diz-se tambem *regularmente*: porque naõ basta que o damno naquellas circumstancias tenha sido feito de proposito, e deliberadamente, mas tambem he necessario que tudo se faça com a regularidade estabelecida pela Lei do Mar, e naõ tumultuariamente com precipitaçaõ, e desacordo, ou por pessoas incompetentes, e temerarias. O que todavia se deve entender nos termos de equidade; pois muitas vezes o imprevisto ou subito accidente maritimo, que põe o Navio em imminente perigo da submersaõ ou naufragio, como incendio, tufaõ, etc. e que força a alijamento immediato, naõ dá lugar a expedientes regulares de salvaçaõ, como diremos no Cap. VIII.

Diz-se *utilmente*: porque se o damno, ou despeza feita para o bem, e salvaçaõ commum do Navio, e carga naõ aproveitou effectivamente, como

---

(1) Servorum qui in mari perierunt, non magis æstimatio facienda est quam siqui ægri in nave decesserint, aut aliqui se se precipitaverint. L. 2. §. 5. ff. de Leg. Rhod.

(2) Idem juris in eodem genere cogitationis observabimus si probatum fuerit, nautam morbo impeditum navigare non potuisset. L. 10. §. 1. ff. de Leg. Rhod.

(3) L. 4. §. 5. ff. de stat. lib. L. 33. ff. locati.

mo nos casos ditos da alijaçaõ, e arribada, antes ao contrario sem embargo desse expediente, o Navio se perdeo, salvando-se porém parte da carga, o prejuizo he avaria simples, e recahe unicamente sobre a propriedade perdida, sem que o dono tenha direito de exigir indemnidade por contribuiçaõ dos que tiveraõ as suas mercadorias salvas.

Diz-se *justo receio de perda total:* porque se o perigo naõ era imminente, nem a necessidade urgente, antes se provar que o Mestre, e Equipagem procedéra com malicia, imprudencia, ou cobardia caracterisada, o damno ver a ser avaria simples; salvo o recurso dos prejudicados contra a causa do damno.

Diz-se *por mero accidente maritimo de força maior*: porque se procedeo de vicio proprio do Navio, ou por culpa do Capitaõ, e Equipagem, como causa immediata, ou original, como por exemplo, por ser o Navio podre, mal apparelhado, sobre carregado, etc., a avaria he simples, salvo o dito recurso dos que soffrêraõ o prejuizo.

Diz-se *para o bem, e salvaçaõ commum*: porque este he, e deve ser o unico fim, e objecto do damno maritimo voluntario, para naõ só ter escusa, mas obrigar a contribuiçaõ aos que recebêraõ por meio delle hum beneficio effectivo.

Os casos ordinarios de Avarias grossas, individuadas, e providas por Ordenanças de Marinha, saõ as acções voluntarias seguintes: 1.° O córte de mastros, amarras, e fusos de Navio: 2.° Alijaçaõ, e baldiaçaõ: 3.° Arribada: 4.° Mudança de Derrota: 5.° Embargo de Potencias: 6.° Encalhe: 7.° Resgate: 8.° Despezas de Comboi: 9.° Despezas qualquer para salvaçaõ, ou segurança do Navio, e sua carga. Vejaõ-se os exemplos nas Ordenanças de Bilbáo, Art. 8. até 22.

CAPITULO VII.

Do Direito da contribuiçaõ, e requisitos necessarios na avaria grossa, para elle ter lugar.

A Lei do Mar do célebre Regulamento Nautico da Ilha de Rhodes, estabeleceo a principio de equidade, que foi adoptado por todas as Nações, e rege a presente materia, assim no caso da alijaçaõ alli expressamente declarado, como nas consequencias necessarias, que se derivaõ do mesmo principio, em que elle se fundou.

Este principio consiste, em que se deve indemnisar, por contribuiçaõ geral dos beneficiados, o damno que foi utilmente feito para bem, e salvaçaõ de todos: pois naõ se póde considerar cousa mais conforme a equidade, que sentirem commum detrimento os que, interessando na perda

acon-

acontecida, conseguíraõ pelo sacrificio dos outros o salvarem as pessoas, e propriedades.

Nenhuma pessoa racionavel, e de communs sentimentos de gratidaõ, e humanidade, póde em tal caso recusar contribuir para hum damno, ou despeza, de que percebeo assignalado beneficio: e se ha alguem, que resista a taõ sagrado dever, a Justiça vem em assistencia do prejudicado, a fim de alliviallo proporcionalmente do mal que soffreo para o bem de todos, que corriaõ a mesma aventura maritima, e participáraõ da vantagem do sacrificio da propriedade alheia.

Este principio he derivado da regra fundamental de Direito = *ninguem deve lucrar da perda alheia = a calamidade de hum naõ deve ser convertida em ganho de outro = todos se presumem querer, e approvar aquillo que resulta em sua utilidade = o que obra, soffre, ou despende alguma cousa em real beneficio, e lucro de outro, tem justo titulo a indemnisaçaõ, ou recompense.* Estas regras tem applicaçaõ em variedade de casos, e circumstancias muito frequentes na vida civil. Como por exemplo:

Se alguem possue em boa fé humas casas, ou terras, e faz bemfeitorias necessarias, e uteis, e depois apparece o proprietario, que as revendica, e recobra, este he obrigado a indemnisar o possuidor de boa fé das despezas do melhoramento; e aquelle tem o direito de retençaõ para naõ poder ser obrigado a abrir maõ do que possue, em quanto naõ he pago das ditas bemfeitorias: aliàs o senhor de taes bens perceberia a vantagem da perda do outro que beneficiou, e fez crescer o valor da sua propriedade; o que naõ soffre a igualdade da Justiça, a qual protege a todos, e naõ favorece a pessoa alguma á custa alheia.

Pela mesma razaõ, se huma casa está em perigo de cahir, ou lhe sobrevem incendio, ou na ausencia do dono, se o vizinho interpõe-se, e acode a prevenir o damno total, repara, ou reedifica a propriedade, sem dúvida tem bom direito á indemnisaçaõ das despezas, que fez em tanta utilidade do outro, e até com preferencia a qualquer crédor, ainda hypothecario, pois com seu trabalho, e despendio salvou a causa da hypotheca, segundo se diz em Direito.

Semelhante justiça tem lugar no caso daquelle que procede como *negotiorum gestor*, v. g. se alguem vendo perigar os interesses do amigo ausente, se encarrega de tratar negocios, que lhe naõ foraõ commettidos, e naõ ha opportunidade de requerer em tempo commissaõ especifica, he incontestavel ter direito á justa indemnisaçaõ, pelo negocio util que fez; e se o ausente tivesse a injustiça, e ingratidaõ de recusar a recompensa, a Justiça sustentaria a demanda de quem o servio com a vantagem, para o forçar a cumprir com o seu dever. Tal, por exemplo, he o caso frequente no Commercio, quando alguem, para prevenir o descredito do Passador de huma letra recambiada, a acceita por honra da firma do mesmo Passador, ou dos Endossadores: nesta situaçaõ o Acceitante tem direito ao reembolso

da importancia da letra que pagou, e bem assim ao premio, e custos do reçaque, como despezas feitas em beneficio do outro.

Pelo que, havendo identidade, e ainda maioria de razaõ, no caso da perda, e despezas feitas para salvar o Navio, e sua carga, vida e liberdade dos Navegantes, em imminente, ou provavel perigo de naufragio, preza, ou outro mal de naõ inferior consequencia, como a peste, a fome pela extrema falta, ou corrupçaõ de viveres, e outros accidentes de mar, he de razaõ, que as pessoas que receberaõ beneficio pelo damno do outro, contribuaõ proporcionalmente ao seu interesse, a fim de indemnisarem o prejuizo soffrido para a vantagem geral.

Accresce que o bem da Humanidade, e da Navegaçaõ exige imperiosamente a estreita observancia desta regra; a fim de que, na occasiaõ do perigo, onde muitas vezes naõ ha momento a perder, os passageiros, ou carregadores, e mais pessoas a bordo naõ se opponhaõ, ou vacillem no uso dos expedientes peremptorios, a que o Mestre do Navio he obrigado recorrer para a salvaçaõ commum, tendo todos a certeza de serem indemnisados, por geral contribuiçaõ, de qualquer damno que lhes provenha dos meios empregados para taõ necessario objecto: do contrario, muitas vezes o tempo se perderia em altercações e obstaculos, e seria inevitavel a ruina geral.

Para se qualificar de avaria grossa qualquer damno maritimo, e ter consequentemente lugar a contribuiçaõ dos interessados, he necessario que se verifiquem os requisitos seguintes.

1.° Que o Navio esteja em imminente ou provavel perigo de perda; e que seja por tanto evidentemente necessario sacrificar parte, e soffrer algum prejuizo, ou despeza, em ordem a salvar o resto, ou adquirir segurança.

2.° Que este perigo tenha procedido da mera fortuna de mar.

3.° Que para se usar dos meios de evitar o perigo, preceda conselho do Mestre com os principaes a bordo, se as circumstancias o permittem.

4.° Que fosse procurado o damno, e feita a despeza, com o unico fim do bem, e salvaçaõ commum.

5.° Que effectivamente se conseguisse o beneficio, e conservaçaõ destinada.

O primeiro requisito he a razaõ fundamental, que justifica os procedimentos, e despezas dirigidas ao bem, e salvaçaõ commum. O naufragio, varaçaõ, ou preza, saõ os perigos ordinarios, que occasionaõ as avarias grossas, por exemplo, das alijações, arribadas, resgate, pagas de comboi, etc. He porém de notar, que para ter lugar esta avaria, naõ he sempre necessario que o perigo seja imminente; como no caso da tempestade, que reduzio o Navio a evidente perigo de submersaõ, a naõ se alijar carga ao mar; ou no caso de preza, por caça de corsario, que emprôa sobre elle a todo o pano, e fosse necessario fazer força de véla para arribar a hum

por-

porto, ou refugiar-se debaixo d'alguma fortaleza; pois naõ he prudencia esperar-se pela extremidade, onde o caso he urgente, e os instantes preciosos, e arrisca-se na demora achar-se o Mestre sem recurso. Basta pois que o dito perigo seja provavel, e funde justo receio das pessoas cordatas para se pôrem os meios de prevenir. Assim, por exemplo, naõ deixa de ser avaria grossa, e haver necessidade de contribuiçaõ, o caso de arribada a hum porto a procurar comboi, ainda quando se naõ vê o Navio attacado immediatamente por inimigo, mas he notorio que infestaõ os mares, ou ha fundado temor de os encontrar nas paragens, e linha da derrota, que se tem de fazer, para se chegar ao destino. Os meios para salvaçaõ immediata, ou as medidas para segurança racionavel, se equiparaõ em natureza, e effeitos.

O segundo requisito he naõ menos substancial; porque se o perigo naõ aconteceo por fatalidade de força maior, mas resultou de vicio intrinseco, já preexiste no Navio ou por culpa, ou barataria do Mestre, e Equipagem, já o damno tem outra natureza; e sendo imputavel ao proprietario, e gentes do mar, he a avaria simples, como mais extensamente se dirá no Cap. XVIII.

O terceiro requisito he de summa importancia, para se evitarem as consequencias dos terrores panicos, imprudencia, e malfeitorias das gentes de mar: aliàs precipitadamente, a menor sombra de algum perigo, alijariaõ carga ao mar, ou fariaõ outro desatino, sem necessidade urgente, e sem ordem do Commandante, e interessados a bordo. Convem pois, que resoluções taõ ponderaveis, e de que se segue prejuizo de terceiro, se façaõ com regularidade, e acerto, *quando ha lugar á deliberaçaõ, e acordo, naõ sendo o perigo instantaneo, que exija providencia immediata, e naõ succeda o infortunio pelas demoras, e formalidades*; pois ás vezes verifica-se a sentença *em quanto se delibera, perde-se o negocio.*

O quarto requisito he o objecto principal dos prejuizos, e desembolços feitos para geral beneficio dos interessados na perda parcial, e he aconselhado pela prudencia de todos os homens em semelhantes circumstancias.

Se se teve em vista cousa diversa da salvaçaõ commum, a avaria he simples, e recahe sobre o que soffreo o damno, ou foi causa delle.

O quinto requisito funda-se em rigorosa justiça, posto em apparencia naõ se conforma ás regras de equidade.

CAPITULO VIII.

Do Alijamento.

ALijamento, ou Alijaçaõ he o acto de se alijar, ou arremessar ao mar a carga, armamento, apparelhos e utensis do Navio, como lanchas, botes, etc. para alliviar o mesmo Navio, e evitar o imminente perigo de naufragio, varaçaõ, ou preza. A célebre Lei Rhodia tem nesta materia fixo as regras capitaes, que justificaõ aquelle expediente dos Navegantes para salvarem suas vidas, e propriedades, estabelecendo em tal caso a necessidade e direito da contribuiçaõ dos interessados no bem, e salvaçaõ commum (1). Todos os antigos e modernos Regulamentos Maritimos, copiando exactamente os principios e decisões daquella Lei, enumeraõ *o alijamento, e suas consequencias*, entre as avarias grossas, *quando he feito para salvaçaõ commum*, e se deriva *de mera fortuna de mar*, isto he, sem intervençaõ, ou precedencia de culpa, ou fraude dos Proprietarios, e Mestre do Navio, (2) havendo *a devida, e possivel regularidade* nas operações do mesmo alijamento.

Diz-se alijamento, *e suas consequencias*, porque naõ só reputaõ-se como avaria grossa os damnos provenientes do alijamento para salvaçaõ commum, mas tambem aquelles, que se originaõ dos meios que o facilitaõ, ou a que elle dá occasiaõ, e saõ os resultados ordinarios, e inevitaveis do aperto, e necessidade de semelhantes operações violentas, e apressadas; por exemplo, os prejuizos, que vem á carga, pelas aguas superiores descidas pelas escotilhas; os furos feitos para desaguar o Navio, e extrahir das cobertas os volumes que haõ de ser lançados fóra de bordo, ou baldeados, e salvos em barcos; o arrombamento das barricas; o abatimento das adnélas dos toneis no mesmo aperto, e precipitaçaõ do trabalho; o rompimento, e destruiçaõ das cordas, e cabos; quebra das bordas do Navio no acto de alijar pela perturbaçaõ das manobras, e embaraços na execuçaõ, segundo se especifica nas Ordenanças de Hespanha do Consulado de Bilbáo, Cap. 20. Art. 12. 13. Vide Valim com a Ord. Mar. Fr. Tit. 8. Art. 14. e 18.

O alijamento faz-se de dous modos; ou arrojando-se carga ao mar, ou baldeando-se a mesma em embarcações pequenas para alliviar o Navio, e poder entrar este no porto a salvamento,

Distinguem-se quatro sortes de alijamento, regular, e irregular; necessario, e evitavel; voluntario, ou fortuito.

O

---

(1) Lege Rhodia cavetur, ut si levandæ navis gratia jactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est. L. 1. ff. de leg. Rhodia de jactu.

(2) Cum id sine dolo et culpa nautarum factum est = Item dicemus, si navis ejus viticem fecerit sine dolo malo et culpa ejus.

O *alijamento regular* he o que se faz com deliberaçaõ, e acordo, em tempo opportuno, para prevenir o perigo, que se aproxima, antes que seja impendente, e irremediavel. Entaõ he que se toma o conselho dos Proprietarios a bordo, e da Equipagem. Tudo se opéra com ordem, e sem confusaõ.

O *alijamento irregular* he o que se faz no instante mesmo do perigo. Entaõ as formalidades, e os discursos saõ fóra de proposito: todo o meio de salvaçaõ he legitimo: cada hum alija ao mar o que tem á maõ. Este alijamento se equipára ao naufragio. Elle frequentemente acontece, porque de ordinario naõ se recorre a este expediente, senaõ na extremidade, ou quando sobrevem tal insulto de tufões, e mares, que naõ ha espaço para deliberaçaõ, e o pavor da morte imminente turba todas as operações dos Mareantes.

O *alijamento necessario* he o que se faz por força de necessidade imperiosa para remover o perigo do naufragio, ou preza, procedido de méra fortuna de mar: *alijamento evitavel* he todo aquelle que acontece por temor panico, ou culpa do Mestre e Equipagem, de qualquer principio que esta proceda; como por exemplo, por estar sobrecarregado, ou desapparelhado o Navio, etc. cujo accidente se poderia prevenir, e evitar, precavendo-se o damno opportunamente.

O *alijamento voluntario* he o que se faz por deliberaçaõ do Mestre, etc.: *Alijamento fortuito* he o que acontece contra a vontade das pessoas a bordo por circumstancia casual.

Para se considerar o alijamento avaria grossa, ainda sendo procedido meramente de fortuna de mar, e ter consequentemente lugar a contribuiçaõ, devem concorrer os seguintes requisitos.

1. Que o caso seja de urgencia, isto he, que haja fundado receio de imminente, ou provavel perigo de naufragio, varaçaõ, ou preza.

2. Que preceda conselho do Capitaõ com os Proprietarios a bordo, passageiros, e principaes da Equipagem, e haja ordem, e lembrança na escolha das cousas alijadas, se as circumstancias o permittem, procedendo-se depois a inventario no livro do Diario da viagem.

3 Que os damnos, ou despezas nesse acto, e por occasiaõ delle, sejaõ expressamente feitos para facilitar o alijamento, ou se derivem dessa resoluçaõ.

4. Que o dito alijamento, e ditos damnos, e despezas salvem effectivamente o Navio.

5. Que o Mestre faça o seu consulado dentro de vinte quatro horas, logo que chegar ao primeiro porto.

O primeiro requisito he racionavel: porque importa ao Estado, que as gentes de mar tenhaõ toda a intrepidez, e córagem, para naõ desmaiarem com os perigos ordinarios da Navegaçaõ; antes se habituem a arrostar com severidade, e presença de espirito os multiplicados accidentes maritimos,

venciveis com a promptidaõ, e pericia das manobras. Mas, como se notou no Cap. VII., naõ se deve chegar ás extremidades, que inutilisaõ todo o valor, e prudencia. A mesma Lei Rhodia naõ requer que o perigo seja imminente, basta que o Navio esteja em trabalho, ou em grave tempestade, e haja justo receio de soçobro, submersaõ, naufragio, ou preza, que faça necessario o alijamento para alliviar ao mesmo Navio, e obter-se a salvaçaõ commum (1).

O segundo requisito suppõe o caso do alijamento regular. A sobredita Lei Rhodia (2) requeria que elle fosse feito por consentimento, e vontade dos carregadores estando a bordo. As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 1. seguiaõ a mesma disposiçaõ.

,, Se por tempestade, ou por caça de inimigos, ou de piratas, o Mes-
,, tre se considera obrigado a alijar ao mar parte da sua carregaçaõ, cor-
,, tar, ou forçar os seus mastros, ou abandonar as suas ancoras, fará so-
,, bre isso conselho com os Proprietarios, e principaes da Equipagem.

Este Art. e o 18. comprehende tambem o caso do córte, e forçamento dos mastros, abandono de ancoras, abertura do Navio, de que se tratará no Cap. X., e estabelece a mesma disposiçaõ de consultar o Mestre aos Proprietarios, (se estiverem a bordo) e aos principaes da Equipagem. Esta providencia he fundada em boa razaõ, a fim de que nem os marinheiros alijem cousa alguma ao mar, ou façaõ outro damnificamento sem ordem de quem os commanda; nem este ordene o alijamento, e mais operações dispoticamente, mas se dirija com prudencia, e acordo dos interessados na salvaçaõ de suas vidas, e propriedades, quanto o permittir a natureza, e imminencia do perigo.

Havendo opposiçaõ de pareceres, o do Mestre deve ser seguido, e obedecido, porque assim cumpre a ordem, e disciplina maritima, salva a responsabilidade do mesmo aos prejudicados, se poderem provar, que o alijamento fora desnecessario, ou fraudulento, de que naõ faltaõ exemplos; pois tem havido Capitães malvados, que havendo commettido furtos no Navio, ou naõ tendo levado para bordo a carga, que haviaõ recebido de seus donos, eraõ faceis em ordenar alijamentos, para encobrirem as suas malfeitorias.

Valim observa, que, pelas Leis Maritimas, o Capitaõ do Navio naõ deve preterir o Conselho dos principaes da Equipagem em toda a resoluçaõ de importancia; e que se elle obra, ou se determina a alguma cousa de perigo contra o voto commum, fica responsavel por todos os damnos, e interesses que dahi resultarem; e que, segundo as circumstancias, poderá ser accu-

sa-

(1) Si laborante nave, jactus factus est = tempestate gravi orta, necessario jactura facta = depressa navis, aut dejecta. L. 2. pr. e §. 2. L. 7. ff. de Leg. Rhod. = propter aliquem merum detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet d. L. §. 1. in fin.

(2) Si voluntate vectorum, etc. d. L.

sado, e punido arbitrariamente, conforme o gráo da sua temeridade; o que he sem dúvida coherente á razaõ, e Regimento do mesmo Capitaõ, que se vê do liv. 2. tit. 1. art. 15. 22. 25. 26. 33., e tit. 2. art. 8.

Emerigon Cap. 12. sec. 4. §. 5. naõ acha exacta esta doutrina de Valim a respeito da responsabilidade no alijamento, quando o Mestre o faz contra o parecer commum dos Carregadores, e Equipagem „ porque, diz elle, „ em tal caso, naõ se devem contar, mas pezar os votos. O Capitaõ he o „ Mestre, isto he, o Senhor temporario do Navio no Mar. Elle he obrigado a tomar conselho; mas a Lei naõ o força a submetter-se cegamente „ á opiniaõ das pessoas a bordo, se he máo, ou elle o considera tal nas cir„ cumstancias. „ Sem embargo porém destas reflexões, a doutrina de Valim he racionavel. O Mestre tem o seu direito de preponderancia. He justo que o seu voto seja obedecido, naõ obstante qualquer opposiçaõ: porém já se ve que he nos termos habeis, salva a fraude, e affectaçaõ de independencia, que elle pertenda arrogar-se em prejuizo dos Proprietarios do casco, e carga.

Quando os Proprietarios a bordo, ou os Passageiros impugnaõ o alijamento, e as mais operações forçadas, as ditas Ordenanças art. 2. determinaõ, que se haja de seguir o parecer do Mestre, e o da Equipagem. Esta providencia he necessaria para prevenir que individuos sordidos se opponhaõ com importunidade, e desvarios ás medidas essenciaes á salvaçaõ, e segurança geral, em que muitas vezes hum momento de irresoluçaõ decide da calamidade de todos.

A ordem do alijamento he prescripta nas citadas Ord. art. 3. 4.

„ Os ustensis do Navio, e as outras cousas menos necessarias, mais „ pezadas, e de menos preço, seraõ alijadas em primeiro lugar; e depois as „ mercadorias da primeira ponte; tudo porém á escolha do Capitaõ, e com „ parecer da Equipagem. „

„ O Escrivaõ, ou quem fizer as suas vezes, escreverá no seu Diario, o „ mais breve que lhe for possivel, a deliberaçaõ; e a fará assignar por a„ quelles que tiverem dado o seu parecer; aliàs fará mençaõ da razaõ, „ pela qual elles naõ assignáraõ; e terá em lembrança, quanto for possi„ vel, as cousas alijadas, e damnificadas.

Esta disposiçaõ suppõe seu alijamento regular, e a deliberaçaõ praticavel. Mas se o perigo he immediato, e constar depois em terra da verdade, e circumstancia do caso, naõ ha dúvida que o alijamento entra em avaria grossa, e contribuiçaõ (1). Para o que será conveniente, que, passado o perigo, se faça logo hum processo verbal, ou *Termo Nautico*, assignados pelos Carregadores, (se ahi estiverem) Passageiros, e principaes da Equipagem, em

(1) Dubium non est, quin, si periculum in mora sit, indistincte omnium quantumvis pretiosissimarum rerum, si proxime ad manum eæ sint, fieri possit jactus; recedimus enim hoc in casu a communibus regulis, et quod antea contradictione negari poterat, necessitas admittit. *Vid. Struv. Exercit.* 20. §. 17. *not.* (e).

em que attestem com juramento todo o successo, e depois o ratifiquem com seus depoimentos no Tribunal competente, ou Juiz ordinario do primeiro porto onde surgirem, como he determinado pelas citadas Ordenanças art. 5.

,, O Mestre, ao primeiro porto a que chegar, declarará perante o Juiz ,, do Almirantado, se o houver no lugar, aliàs perante o Juiz Ordinario, a ,, causa, pela qual tiver feito o alijamento, cortado, ou forçado seus mas- ,, tros, ou abandonado suas ancoras. ,,

Alguns Authores excitaõ a questaõ, se o que faz o alijamento, deve primeiro lançar ao mar os seus effeitos, do que o dos outros, que tenha em guarda, e á sua consignaçaõ. Este caso suppõe o alijamento regular, em que ha tempo, e acordo para fazer preferencias das cousas, que se haõ de alijar. Parece que naõ he reprehensivel attender cada hum antes ao seu interesse, do que ao alheio, no momento do perigo. Sem dúvida na occasiaõ do naufragio, a que o alijamento se assemelha, cada qual salva o que póde; e esta delicadeza, e generosidade de deixar perder antes o seu, que o dos outros, he difficil de lembrar em occasiões de taes infortunios, onde a escolha de effeitos póde ser importuna, e talvez impossivel. Ainda que parece exigir a honestidade, que o depositario do alheio naõ tenha esse direito de preferencia no alijamento, para naõ entrar na tentaçaõ perigosa de violar a fé do deposito, consultando unicamente ao seu commodo, com tudo, esta maxima he subordinada á regra da caridade pessoal, e natural instincto, que impelle a cada hum, em taes circumstancias, a salvar a sua vida, e bens, sem contemplar os damnos dos outros.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 2. Tit. 1. Art. 26. obriga ao Capitaõ, em caso de perigo de naufragio, salvar comsigo o dinheiro, e mercadorias as mais preciosas da carregaçaõ. Sem dúvida seria muito suspeito, e condemnavel o Capitaõ, que fizesse alijamento de dinheiro, joias, e outros effeitos preciosos.

Ainda que os escravos tenhaõ a desventura de naõ terem estado, e consideraçaõ civil, com tudo seria barbaro, e já mais excusavel na Justiça, alijallos ao mar nos casos ainda os mais desgraçados de accidentes maritimos, que legitimaõ o alijamento dos effeitos. Porque os direitos da natureza naõ se podem tolher por direito, ou antes iniquidade civil. Alguns Authores dizem, que em tal extremidade se deveria recorrer a Sorte. Com tudo Emerigon judiciosamente observa, que os que alijassem homens ao mar, livres, ou servos, por sorte, ou sem ella, seriaõ culpados de homicidio: porque já mais he permittido dar a morte a pessoas que naõ nos attacaõ, e isto sempre guardada a moderaçaõ devida. Com injuria, e horror da humanidade refere hum monstruoso exemplo Allam Park no seu Tratado dos Seguros, onde expõe o caso de hum Navio de carregaçaõ de escravos, de que se havia feito seguro, e que foraõ desapiadadamente alijados ao mar, por estar reduzida a Tripulaçaõ a maior extremidade de falta do necessario na sua passagem da Costa de Guiné para Jamaica.

O

O terceiro requisito no alijamento, que os *damnos, ou despezas sejaõ feitos expressamente para o facilitar, ou se derivem dessa resoluçaõ*, he prevenido pelas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 14. ,, Naõ se fará contri-
,, buiçaõ alguma, em razaõ do damno acontecido a qualquer embarcaçaõ,
,, *se naõ tiver sido feito expressamente para facilitar o alijamento* . . . . e
,, Tit. 7. Art. 6. ,, Os prejuizos feitos ás mercadorias existentes no Navio, fazendo-se o alijamento, saõ avarias grossas, e communs.

Estes artigos saõ coherentes ao Artigo 4. do dito Liv. Tit. 7., em que se declaraõ por avarias simples, por conta sómente dos proprietarios, sem alguma contribuiçaõ, os damnos que provem de mera fortuna de mar, ou de falta do Mestre do Navio; pois naõ sendo procurados por deliberaçaõ da companhia para bem, e salvaçaõ commum, entraõ na generalidade dos sinistros particulares.

Porém para se qualificarem de avaria grossa os sobreditos damnos, e despezas, naõ he necessario que sejaõ feitas expressamente para aquelle fim no caso do alijamento, (e por consequencia no da baldeaçaõ, que se lhe equipára), e bem assim em todos os outros actos forçados pela necessidade da conservaçaõ commum; basta que se façaõ na mesma occasiaõ, e derivem delle como hum resultado immediato, e inevitavel (1).

Tal he a interpretaçaõ, que dá Valim, o qual pões os exemplos seguintes. Se na perturbaçaõ da manobra, agitaçaõ das ondas, tem sido rotos os cabos, e cordas, quebradas, ou cahidas ao mar as vergas, ou se, alijando-se as peças de artilheria, foraõ damnificadas as bordas do Navio, naõ ha dúvida que estes damnos devaõ ser reputados por avaria grossa, posto que naõ fossem expressamente feitas para facilitar o alijamento, mas antes ao contrario tenhaõ succedido contra a intençaõ, e vontade dos que estavaõ a bordo, como he o exemplo que se vê nas Ord. de Bilbáo, Cap. 20. Art. 13.

,, Tambem he avaria grossa o damno originado do alijamento que se
,, faça a força de temporal: se em aperto semelhante fosse necessario saçar
,, barricaria, ou outra cousa de liquor; e recebendo esta algum golpe, e
,, rompendo-se, se derramasse o que encerrava sobre as demais mercadorias,
,, e ficarem; e consequentemente o será, se ao sacar algum fardo de pezo,
,, cahir sobre barricaria tambem de liquor, e por isso acontecesse derrama-
,, çaõ do mesmo liquor (2). ,,

(1) Cum autem jactus de nave factus est, et alicujus res, quæ in navi remanserunt, deteriores factæ sunt, videndum, an conferre cogendus sit: quia non debet duplici damno onerari, et collationis, et quod res deteriores factæ sunt? Sed defendendum est, hunc conferre debere pretio præsenti rerum. = Potest tamen dici etiam illa sententia, distinguentibus nobis deteriores ex qua causa factæ sunt, id est, utrum propter jacta nudatis rebus damnum secutum est, an vero alia ex causa: veluti quod alicubi jacebant merces in angulo aliquo, et unda penetravit: tunc enim conferre debebit. L. 4. §. 2. ff. de leg. Rhod.

(2) Quid interest, jactatas res meas amiserim, an nudatas deteriores habere cœperim? Nam sicut ei, qui perdiderit, subvenitur, ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter jactum res habere cœperit: hæc ita Papirius Fronto respondit. L. 4. in fin. ff. de Rhod.

Estas mesmas disposições se achaõ mais, ou menos circumstanciadamente nos Regulamentos das principaes Nações maritimas, entre as quaes se distinguem os das ditas Ordenanças de Bilbáo, onde se vem as declarações seguintes no Cap. 20. Art. 18. ,, Avaria grossa he aquella que se origina dos meios que se interpõe para livrar o Navio, e sua carga de naufragio, como quando se arrojaõ ao mar alguns generos, mercadorias, e effeitos, e bote; ou quando se abandonaõ, ou córtaõ ancoras, cabos, mastros, manobras, cordualha, velame, e outros quaesquer apparelhos da Embarcaçaõ. ,,

Art. X. ,, Assim bem se entende, e declara por tal avaria grossa, quando, achando-se hum Capitaõ em surgidouro, enseada, ou bahia, esperando occasiaõ de sahida de algum comboi, com o qual deva navegar; e por este motivo, e por causa de muita vaga de mar, ou outro legitimo obstaculo, naõ podendo, ao fazer-se á véla, levantar a ancora a tempo, for necessario largar chicote por maõ. ,,

Art. XI. ,, Igualmente se terá por dita avaria grossa o cabo, e ancora que, achando-se hum Capitaõ com seu Navio em alguma Abra, com desígnio de entrar no porto, ou rio, se vir necessitado a largalla para aproveitar occasiaõ de entrada; bem entendido, que, se depois se poderem sacar, e recobrar a dita ancora, e cabo, entraráõ para a dita avaria taõ sómente os gastos que nisto houverem. ,,

Art. XII. ,, Podendo succeder no rio, ou porto incendio em hum Navio, a que estejaõ mui vizinhos, e atracados outros com o mesmo perigo, e ser preciso para evitallo, destruir, ou metter a pique o que estiver mais immediato, como unico meio de salvaçaõ, se poderá fazer; e neste caso se ordena, que os de mais Navios, e suas carregações deveraõ contribuir para o pagamento do que assim se houver destruido, e resarcir o damno delle, e sua carga em rateio dos respectivos proprietarios pelo beneficio da conservaçaõ, que receberaõ em destruir o Navio incendiado. ,,

O quarto requisito, que o *alijamento salve o Navio*, he estabelecido pela Lei Rhodia, a qual, para obrigar aos interessados no casco, e carga do Navio á contribuiçaõ do prejuizo resultante do alijamento, requer que o Navio seja *effectivamente conservado* pelos expedientes tomados para bem, e salvaçaõ commum; porque, se naõ se obteve a salvaçaõ destinada, he como se tal alijamento naõ existira. Na verdade, se o exito naõ correspondeo ao destino, céssa a razaõ ou equidade da Lei, que força aos que tiveraõ a felicidade de ver salvo o Navio, e effeitos nelle existentes, a trazer á collaçaõ o que se salvou, a fim de indemnisar aos que perdêraõ de boa vontade o que era seu para beneficio commum. Esta determinaçaõ he admittida em todos os Regulamentos Maritimos. As Ord. Mar. Fr. Tit. 8. Art. 15. fixa a seguinte regra.

,, Se o alijamento naõ salva o Navio, naõ haverá lugar a contribuiçaõ alguma; e as mercadorias que forem salvas do naufragio, naõ seraõ obri-

,, ga-

,, gadas ao pagamento, nem a indemnisaçaõ daquellas, que tiverem sido
,, alijadas, ou damnificadas (1).

Esta regra naõ só procede no caso do alijamento por causa de tempestades, *para evitar o naufragio*, (que he o caso contemplado nesta Ordenança,) se naõ tambem quando he praticado no designio de escapar a hum corsario. Se a pezar desse expediente, ou de outro dirigido ao mesmo fim, como v. g., se por fazer-se desmedida força de véla, desarvorou o Navio, ou se despedaçâraõ os cabos, ou sobreveio outro prejuizo; com tudo elle foi aprezado, mas a Equipagem depois, por sua bravura, ou industria, (nos termos e meios permittidos pelo Direito das Gentes) se livráraõ das mãos dos aprezadores, naõ tem lugar a contribuiçaõ, nem consequentemente he devida indemnidade alguma aos que perdêraõ pelo alijamento, e mais deliberações destinadas á salvaçaõ de todos. Em hum, e outro caso cada hum salva o que póde do naufragio, ou pilhagem, sem ser sujeito a alguma contribuiçaõ, a proveito daquelle, cujas mercadorias tiverem sido alijadas.

He de notar, que os effeitos alijados ao mar, para salvaçaõ commum, naõ deixaõ por isso de pertencer a seus antigos donos, sendo recobrados, e a elles se devem restituir, pagas as despezas do recobramento. Assim he de Direito commum, cómo se decide na L. 2. §. 8., e L. 8. ff. de Leg. Rhodia, e L. 9. §. 8. ff. de adquir. rerum dom. L. 7. ff. pro derelicto, §. 8. Inst. de rer. divis.

Se o Navio salvo pelo alijamento, depois de continuar a sua derrota, vier a naufragar, as mercadorias que se salvarem do naufragio devem contribuir para a indemnisaçaõ da perda, que resultou do alijamento feito no primeiro perigo; pois ainda que o Navio naõ chegasse a seu destino, he com tudo verdade, que elle fora salvo effectivamente pelo dito alijamento; e participando do seu geral beneficio todas as mercadorias entaõ existentes a bordo, subsiste a razaõ de equidade, que fórça aos respectivos Proprietarios a entrarem á proporcional contribuiçaõ. Assim o decide a L. 4. §. 1. ff. de Leg. Rhodia, seguida pelas Ordenanças de Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 16.

,, Se o Navio, tendo sido salvo pelo alijamento, e continuando a sua
,, derrota, vem a perder-se, os effeitos salvos do naufragio contribuiráõ ao
,, ali-

---

(1) Amissæ navis damnum, collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt: nam hujus æquitatem tunc admitti placuit, cum jactus remedio cæteris in communi periculo, salva navi, consultum est. L. 5. ff. de Leg. Rhod. Si conservatis mercibus deterior facta sit navis, aut si quid exarmaverit, nulla facienda est collatio: quia similis earum rerum causa sit, quæ navis gratia parentur, et earum, pro quibus mercedem aliquis acceperit: nam et si faber incudem aut malleum fregerit, non imputaretur ei, qui locaverit opus . . . . eorum enim merces non possunt videri servandæ navis causa jactæ esse quæ periit. L. 2. e L. 4. §. 10. ff. eod.

Valin no Comment. ás cit. Ord. assim se explica . . . . . Pour qu'il y ait lieu à la contribution, il faut que le jet ait été fait pour le salut commun, et qu' il ait opéré: *jactura rerum ex una parte, removendi communis periculi causa, et conservatio rerum ex altera*, Duarenus ad Leg. Rhodiam, Cap. 3.

,, alijamento, segundo o seu valor no estado em que se acharem, fazen-
,, do-se desconto das despezas da salvaçaõ, ou recobramento.

Valim observa, que para ter lugar esta disposiçaõ, he necessario que o Navio tenha sido salvo absolutamente pelo alijamento, de maneira que cessasse a tempestade, e elle continuasse depois a sua derrota: porque se o mesmo Navio apénas recebesse algum allivio em razaõ do alijamento, e depois de algumas horas de interrupçaõ ou diminuiçaõ do temporal, recomeçasse este com igual violencia, e dahi resultasse o naufragio, ainda que muitos dias depois do alijamento, já naõ haveria lugar a contribuiçaõ alguma; pois naõ se verifica o caso de ter o alijamento salvo o Navio, que he o quarto requisito acima dito nas avarias grossas.

Coherentemente ás regras acima estabelecidas se dispõe nas ditas Ordenanças Art. 17. o seguinte:

,, Os effeitos alijados naõ contribuiráõ em caso algum ao pagamento
,, dos damnos acontecidos no alijamento ás mercadorias salvas, nem as mer-
,, cadorias ao pagamento do Navio perdido, ou naufragado.

Art. 22. ,, Se os effeitos alijados saõ recobrados pelos Proprietarios,
,, depois de estarem repartidos, seraõ estes obrigados a repôr ao Mestre,
,, e aos outros interessados o que tiverem recebido na contribuiçaõ, aba-
,, tendo-se a importancia do damno causado pelo alijamento, e igualmente
,, as despezas do recobramento.

CAPITULO IX.

Da Baldeaçaõ.

BAldeaçaõ he o acto de descarregar, e passar mercadorias de hum Navio para outro immediatamente, ou por meio de pequenas embarcações (o que he mais ordinario). Póde fazer-se para differentes fins; ou por operações clandestinas, e por motivo de contrabando, ou para ficarem em deposito, e receberem beneficio de que precisem, ficando os Navios em franquia, como acontece nos Portos francos, pagando-se algum imposto, ou pensaõ pela guarda em Alfandega, ou Armazens dos particulares, ou para escusarem de pagar na Alfandega Direitos maiores, por beneficio do Governo a favor da reexportaçaõ dos effeitos, ou finalmente para alliviar o Navio em perigo, e salvar assim a elle como a carga baldeada.

Aqui por ora consideramos unicamente a baldeaçaõ neste ultimo caso, que justamente se considera avaria grossa, e segue as mesmas regras; pois tem o identico objecto do bem, e salvaçaõ commum do Navio, e sua carga, quando está em perigo de perder-se por accidente maritimo de força maior.

Sobre esta materia as Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. assim dispõem no Art. 19. e 20. ,, Em

,, Em caso de perda das mercadorias postas nas barcas para alliviar o
,, Navio, entrando em algum porto, ou rio, a repartiçaõ se fará sobre o
,, Navio, e sua inteira carregaçaõ.

,, Mas se o Navio perece com o resto de sua carregaçaõ, naõ se fará
,, alguma repartiçaõ sobre as mercadorias postas nas barcas, ainda que el-
,, las cheguem a bom porto.

Valim explicando o Artigo 19. diz com razaõ, que este expediente he comparado ao alijamento no fim, e effeitos; pois que se recorre a elle, quando he urgente a necessidade de descarregar parte das mercadorias nas barcas, e chalupas, para alliviar o Navio, e pôlo em estado de evitar por este meio o naufragio a entrada de algum porto, ou rio. He pois justo, que, se estas mercadorias perecem nos barcos, e chalupas, em que foraõ baldeadas, se faça a repartiçaõ, ou contribuiçaõ do damno sobre o valor do Navio, e sua carregaçaõ, que tem sido salvas por tal precauçaõ, e necessaria medida. Esta decisaõ he exactamente a mesma que se acha na Lei Rhodia (1), seguida por todos os Authores, que tratáraõ do Direito Maritimo.

A decisaõ do citado Art. 20. naõ he menos justa, e coherente aos principios geraes da avaria grossa. Porque, se naõ obstante a cautéla da baldeaçaõ o Navio se perdeo com o resto da carga, importa pouco que se tenha posto huma parte das mercadorias nas barcas, e que elles tenhaõ chegado a bom porto. Este caso vem a ser semelhante áquelle, em que estas mercadorias tivessem ficado no Navio, e o Proprietario fosse feliz em salvallas do naufragio. Elle as conservaria entaõ sem ser obrigado a contribuir para indemnidade da perda do Navio, e das outras mercadorias. Deve pois tambem conservallas da mesma fórma em seu exclusivo beneficio, ainda que tivessem sido baldeadas nas barcas, que para este effeito se consideraõ como parte do Navio (2).

As Ord. da Imperatriz da Russia dispõem coherentemente a esta doutrina nos Art. 243, e 244.

,, Se para prevenir o perigo, ou para salvar, ou alliviar o Navio, ou
,, Embarcaçaõ, ou para fazer entrar na Cidade ou porto, ou surgidoro, for
,, necessario alugar hum barco, ou outro Navio de transporte, será isto re-
,, putado avaria grossa, e pago conjunctamente pelos coproprietarios. Se
,, para evitar o perigo, ou para salvar, e alliviar o Navio, ou Embarcaçaõ,
,, Mercadorias, ou Carregaçaõ, he delle tirada parte da carga, e posta so-
,, bre hum barco, ou batel de transporte, e acontecer que este venha a en-

(1) Navis onustæ levandæ causa, quia intrare flumen vel portum non potuerit cum onere, si quædam merces in scapham trajectæ sunt, ne aut extra flumen periclitetur, aut in ipso ostio vel portu; eaque scapha summersa est, ratio haberi debet inter eos, qui in nave merces salvas habent, cum his, qui in scapha perdiderunt, perinde tanquam si jactura facta esset. L. 4. ff. de Leg. Rhod.

(2) Contra, si capha cum parte mercium salva est, navis periit, ratio haberi non debet eorum, qui in navi perdiderunt: quia jactus in tributum nave salva venit. d. L.

,, calhar, ou varar em terra, submergir-se, ou soffrer alguma outra perda,
,, damno, ou prejuizo, e depois o dito Navio, ou Embarcaçaõ entrar no
,, porto, neste caso todo o damno, perda ou prejuizo occasionado pelo
,, encalhe, varaçaõ, naufragio, ou submerçaõ do dito barco, ou batel de
,, transporte, será julgado avaria grossa, e paga conjunctamente pelos co-
,, proprietarios.

,, Mas se o Navio, ou Embarcaçaõ encalhar, ou perecer, e naõ obstan-
,, te isso, o barco ou batel de transporte chegar felizmente com as merca-
,, dorias e effeitos á Cidade ou porto, entaõ a avaria grossa naõ tem lugar,
,, visto que o Navio ou Embarcaçaõ já naõ existe, e a mercadoria, ou car-
,, ga restante ficará só pertencendo a seus respectivos proprietarios.

As Ord. de Bilbáo, Cap. 20. Art. 14. dispõem na mesma conformidade o seguinte.

,, Se acontecesse chegado hum Navio a vista de algum porto com de-
,, sejo de tomallo por causa de temporal, ou sem elle, ou ainda além do
,, porto do seu destino, e para poder entrar, se visse precisado a descar-
,, regar em outro barco parte da sua carga para alliviallo, e succedesse per-
,, der-se depois o tal barco; neste caso se ordena, e declara, que todo o
,, valor dos effeitos perdidos nelle, deverá entrar em avaria grossa, e a pa-
,, garáõ os mais generos, que se houverem salvado do dito Navio alliviado,
,, cujo valor e fretes entraráõ tambem para o rateio da mesma avaria. E ao
,, contrario, se acontecer que o tal Barco, ou Embarcaçaõ, a que se passa-
,, raõ os ditos effeitos, se salvar, e o dito Navio alliviado se perder, naõ
,, deverá o salvado contribuir para a dita avaria grossa, mas taõ sómente
,, aos pequenos gastos do afretamento do dito Barco salvado, e o frete cor-
,, respondente ao Navio perdido; e perdendo se ambas as Embarcações, e
,, recuperando-se depois algumas mercadorias, que haviaõ ficado no Navio,
,, se ordena tambem, que destas naõ se deverá resarcir o damno das que
,, perecéraõ no dito Barco; porque o fim ou causa por que se fez a bal-
,, deaçaõ, naõ se conseguio.

No caso assim do alijamento, como de baldeaçaõ, se o Navio ou Embarcaçaõ naõ se salvou, porém alguma cousa das alijadas ou baldeadas se salváraõ, pertencem a seu dono, como he de razaõ, e expresso na L. 21. §. 1. e 2. ff. de adquirenda possessione =.

Quod ex naufragio expulsum est, usu capi non potest: quoniam non est in derelicto, sed in deperdito. Idem juris esse existimo in his rebus quæ jactæ sunt: quoniam non potest videri id pro derelicto habitum, quod salutis causa interim dimissum est.

CAPITULO X.

Do córte, rompimento, e abandono de mastros, amarras, e aparelhos do Navio, furos, e abertura do mesmo.

HUm dos expedientes mais obvios, frequentes, e efficazes para evitar o perigo de naufragio, ou preza, he o córte de mastros, e aparelhos, quando o Navio adorna, ou fica soçobrado em tempestade, ou fazendo força de véla para fugir ao inimigo. Este damno feito deliberadamente, e por ordem do Mestre do Navio para bem e salvaçaõ commum, he justamente considerado avaria grossa, e deve ser separado por contribuiçaõ geral dos interessados no casco, e carga. Assim he expresso no célebre regulamento da Ilha de Rhodes (1), e o mesmo tem sido adoptado por todas as Nações.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 6. assim dispõem.

,, Os cabos ou mastros rotos, e cortados, as ancoras, e outros effei-
,, tos abandonados para salvaçaõ commum, saõ avarias grossas, e communs.

As Ordenanças de Marinha da Imperatriz da Russia Catharina II. §. 239. determinaõ.

,, Quando para prevenir o perigo, ou impedir o Navio, ou Embarca-
,, çaõ, Mercadoria, ou Carregaçaõ de ir a pique, e submergir-se, he neces-
,, sario cortar o cabo d'ancora, ou outras cordas, hum mastro, ou outros
,, apparelhos, o Capitaõ deve dar o primeiro golpe se elle o podér; e no
,, caso em que o naõ possa fazer por si mesmo, deve dar para isso ordem
,, ao Piloto, ou a dous ou tres homens da Equipagem.

A regularidade destas operações ás vezes se faz impraticavel, quando o perigo he de huma imminencia taõ instantanea, e evidente, que naõ ha lugar para formalidade, como no caso de hum tufaõ repentino: basta que em taes circumstancias preceda a ordem de quem tem o Commando do Navio, de acordo com os principaes da Equipagem, quanto o permitte a estreiteza do tempo, e grandeza do perigo, em que seja necessario tomar resoluções decisivas e immediatas, como se previne nas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 1.

,, Se por tempestade, ou por caça de inimigos, ou de piratas o Mes-
,, tre se considera obrigado a alijar ao mar parte da sua carregaçaõ, *cor-*
,, *tar, ou forçar os seus mastros, ou abandonar as suas ancoras*, elle to-
,, mará o conselho dos Proprietarios a bordo, e dos principaes da Equi-
,, pagem.

Art. II.

(1) Cum arbor aut aliud navis instrumentum, removendi communis periculi causa, dejectum est, contributio debetur. = Arbore cæsa, ut navis cum mercibus liberari possit, æquitas contributionis habebit locum. L. 3. e L. 5. §. 1. ff. de Leg. Rhod.

Art. II. „ Se ha diversidade de pareceres, o do Mestre, e Equipagem „ será seguido.

O bom senso naturalmente dicta, que em taes casos urgentes, o acordo do maior numero decida e faça a lei. Os proprietarios do Navio, o Sobre Carga, carregadores, e passageiros, achando-se a bordo, he sem dúvida que tem o maximo interesse das suas vidas, e fazendas, para deverem ser ouvidos, e podem aliàs ter intelligencia, e experiencia da navegaçaõ, seus perigos, e meios mais opportunos de os evitar. Os principaes da Equipagem, que devem tambem ser consultados, saõ os officiaes do Navio, e marinheiros antigos no serviço, ficando excluidos os moços, e gurumetes, que naõ se julgaõ em estado de deliberar em semelhantes circumstancias. Mas havendo discordia, ou opposiçaõ de votos, deve com razaõ prevalecer o do Capitaõ, e ser preferido ainda ao dos proprietarios, e passageiros pelo direito de proponderancia, como observa o Senhor Valim no Commentario áquelles Artigos, tanto em razaõ de seu titulo de Chefe de Navio, como por causa de que por este mesmo titulo se presume ter mais experiencia, ou conhecer melhor que algum outro as forças do seu Navio, e possibilidade de escapar ao perigo.

Tambem he avaria grossa o rompimento dos mastros, velame, e cordualha do Navio, quando arrebentaõ os cabos, voaõ, e se despedaçaõ as vélas, ou desarvora o mesmo Navio, e rendem-se as vergas, por se ter feito extraordinaria força de véla, para escapar á caça de inimigo.

O córte, e abandono dos cabos, amarras, ancoras, lanchas, e outras pequenas Embarcações do serviço do Navio atadas a elle, tem lugar principalmente nos portos, e surgidcuros, e bahias, e costas, onde estaõ afferrados os Navios, sobrevindo tormenta, para se fazerem ao mar, e evitarem o perigo de naufragio, varaçaõ, abordagem, ou preza, ou para se incorporarem a toda a préssa a algum comboi, ou ainda para aproveitar a maré, e entrar para o porto.

Os damnos, e despezas extraordinarias, que resultaõ dos sobreditos expedientes, ou que vem em consequencia dos mesmos, sendo feitos expressamente, ou por occasiaõ delles, em circumstancias urgentes, com a vista, e sincero destino do bem, e salvaçaõ commum, *e naõ tendo precedido culpa do dono do Navio, ou do Mestre, e Equipagem*, saõ reputadas avarias grossas, que devem ser indemnisadas por contribuiçaõ: do contrario, saõ avarias simples por conta dos proprietarios, e a cargo de quem occasionou o prejuizo, como he expresso nas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 4. e 11. e Liv. 4. Tit. 1. Art. 16, que até castiga com pena ultima, quando do córte malicioso dos cabos acontece a perda do Navio, ou morte de homem, cuja severidade he justissima, e necessaria ao bem da navegaçaõ.

Os furos, e aberturas do Navio se contaõ entre as avarias, que se costumaõ fazer expressamente para o livrar do perigo de submersaõ, ou naufragio; e acha se prevenida com especialidade pelos Regulamentos Maritimos.

mos. As Ordenanças de Hespanha do Consulado de Bilbáo, Cap. 20. Art. 12. assim declaraõ:

„ Igualmente he avaria grossa o damno que padecerem as mercadorias, „ quando a força de grandes mares, se achasse a Embarcaçaõ taõ carregada „ de agua, que por naõ bastarem os embornaes para desafogo, ou desagua- „ douro della, fosse preciso ao Capitaõ fazer alguns furos, e delles resul- „ tar o tal damno.

As Ord. Mar. Fr. Tit. 8. Art. 18. tambem dispõem o seguinte:

„ Se o Navio *tiver sido aberto* por deliberaçaõ dos principaes da Equi- „ pagem, e dos Proprietarios, se ahi houverem, a fim de se tirarem as mer- „ cadorias, elles contribuiráõ neste caso á repartiçaõ do damno feito ao dito „ Navio, para o effeito da extracçaõ das mesmas.

As Ord. de Bilbáo tambem providenciáraõ a este caso com as circumstancias seguintes, Cap. 20. Art. 22.

„ Acontecendo varaçaõ de hum Navio com a sua carga na costa ou „ porto do destino, ou em outro, aonde em sua navegaçaõ lhe fosse forçoso „ arribar; e necessitando para a sua precisa descarga algum rompimento, „ (por naõ poder commodamente fazer-se esta pela escotilha, pela violen- „ cia das ondas e embates do mar, correntezas, fraqueza do mesmo Navio, „ ou outro accidente, que naõ dê lugar á mesma descarga sem o dito rompi- „ mento,) neste caso os damnos occasionados a tal Navio e sua carga de- „ veráõ entrar, e entender-se por avaria grossa; e conseguintemente os gas- „ tos, que ainda que se descarregasse depois pela escotilha, se tivessem já „ antes feito com o dito Navio, e com o fim de pollo a nado, e encanallo ao „ fio d'agua inteiramente com a sua carga, ou de preparallo no modo pos- „ sivel na paragem da sua varaçaõ para ser della tirado, por haverem todas „ essas despezas redundado em beneficio, e preservaçaõ do mesmo. Porém „ se depois que com effeito se entregasse a carga pela escotilha, o Navio „ maltratado pelos ditos embates e vagas do mar, ou outro qualquer acci- „ dente se quebrasse, e rompesse em parte, este damno deverá entender- „ se, e se declara por avaria simples, por ser de conta do Capitaõ, sem „ dependencia das mercadorias, pagando-se-lhe por estas o seu frete devi- „ do, e correspondente, com o desconto do custo que tiverem as Embar- „ cações, que se conduzirem ás ditas mercadorias, ao desembarcadoro do „ seu destino.

CAPITULO XI.

Da mudança de derrota.

A Brevidade das viagens, e a certeza de ser o Navio conduzido directamente ao porto do destino, sendo muito essencial á segurança da navegaçaõ e facilidade das expedições maritimas, constitue, como hum dos deveres impreteriveis do Capitaõ, o proceder na sua derrota, segundo as regras d'Arte, pela linha mais curta possivel entre os portos da sahida e entrada. Se elle por fraude, ignorancia, ou affectaçaõ se alonga ou desvaira daquella linha, se diz fazer *falsa derrota*, e commette barataria e prevaricaçaõ em seu officio, por expôr o Navio e sua carga a perigos naõ cogitados. As Ordenanças Liv. 2. Tit. 1. Art 35. mandaõ castigar corporalmente ao Capitaõ que faz *derrota falsa.* Se della acontecem perdas e damnos, saõ avarias a cargo do mesmo Capitaõ, e consequentemente dos Proprietarios do Navio. No caso de falsa derrota se diz ter havido deviaçaõ na viagem, e immediatamente fica cessando a responsabilidade dos Seguradores, como fica dito no Tratado dos Seguros, Parte 2. Cap. 11.

A mudança de derrota porém admitte excusa, que he necessitada por força de temporaes, ou fundado temor de naufragio, em que he necessario dar a poppa ao vento, e alongar a viagem, ou quando por noticia verdadeira ou falsa ha receio de encontro de inimigos na linha da derrota ordinaria, ou bloqueio e peste no porto do destino ou da escala. Em taes circumstancias, precedendo conselho e acordo dos principaes da Equipagem, naõ só se naõ dá em culpa ao Capitaõ o mudar de derrota, mas he de sua prudencia, e deve fazello, e ainda arribar ao porto mais proximo e seguro.

As mudanças de derrota sendo forçadas pelos casos ditos, consideraõ-se como avaria grossa; e sem embargo dellas, sustentaõ-se os seguros feitos. (1)

CA-

(1) *Si iter mutaverit magister ex aliqua justa et necessaria causa, putà, ex causa refectionis navis, vel ad evitandam maris tempestatem, vel ne incideret in hostes; in istis casibus, mutato itinere, tenetur Assecurator.* Roccus, not. 52, e 93.

In navigando, tempestati obsequi artis est, etiam si portum tenere non queas: cum verò id possis, mutata velificatione, assequi, stultum est eum tenere, cum periculo, cursum, quem ceperis, potius quàm, eo commutato quò velis, tandem pervenire. Cicero, lib. 1. ad Familiar., Epist. 9.

Quid enim loca infecta peste non fugit, sed ingreditur, amens habetur. Casaregis disc. 122. n. 15.

Vide Emerigon, Cap. 13. Sect. 6. 14. 15. 16.

CAPITULO XII.

Da Arribada.

A Arribada he o acto, pelo qual o Capitaõ do Navio desvaira da derrota ordinaria, para surgir em algum porto, ou lugar, que naõ he o da sua escala, ou destino. Distingue-se em arbitraria, forçada, e convencional.

A *arribada arbitraria* he a que o Capitaõ faz de seu motu proprio, com sinistro designio, ou de seu mero arbitrio *sem necessidade*, ou *racionavel causa*. Isto acontece, quando elle ou por cobardia, e temor panico de algum remoto perigo, ou sem conselho dos principaes da Equipagem, ou contra o parecer destes, se dirige, e entra para algum porto, para fazer contrabando, vender clandestinamente effeitos, ou praticar outra prevaricaçaõ semelhante. Neste caso commette barataria, e deviaçaõ; e os damnos dahi provenientes naõ saõ reputados avarias, mas recahem sobre o mesmo Capitaõ, e o dono do Navio, que o authorisou.

A *arribada forçada* he a que se faz necessaria em consequencia dos accidentes maritimos, para o fim da salvaçaõ commum, ou maior segurança da viagem, no fundado receio de naufragio, varaçaõ, ou preza.

Tambem se diz *arribada forçada* o acto de procurar o Capitaõ do Navio refugiar-se, e abrigar se debaixo da artilheria de alguma fortaleza, a fim de escapar á caça de inimigos, e esperar, até que elles se retirem, ou se levante o bloqueio de forças navaes, que ahi se tenhaõ estacionado para impedir a sahida.

Taes arribadas costumaõ ser procuradas ou para reparo do Navio maltratado por tempestade, e outros accidentes de mar, ou para se abrigar de inimigo que dá caça, ou taõ sómente como medida de prevençaõ para se esperar por comboi: ellas saõ legitimas, quando a necessidade he urgente, e o Capitaõ procede com conselho, e acordo dos principaes da Equipagem, consultando as regras da prudencia.

Os accidentes maritimos, que occasionaõ as arribadas forçadas, podem provir de varias causas: 1.° do vicio proprio do Navio, por estar podre, e em estado de innavegabilidade; ou por ser mal construido, sobre carregado, e desapparelhado, em modo que naõ possa aguentar, e governar: 2.° de mera fortuna de mar, por ter soffrido tempestade, incendio, bombardeamento, abordagem, e encalhe, ficando por isso desarvorado, desapparelhado, ou com agua aberta, é reduzido consequentemente a perigos de submersaõ, e necessidade de reparo immediato, para poder seguir o seu destino: 3.° de rebelliaõ da Equipagem, e pessoas a bordo, que obrigassem ao Capitaõ a desvelejar, e tomar outra direcçaõ para differente porto: 4.° de excessiva demora da viagem, em razaõ de tempestades, mudanças de derrota para escapar ao

ini-

inimigo, ou por causa de ventos contrarios, correntezas, embargo, ou preza de Corsarios, Piratas, ou Embarcações de guerra, ou ainda por ser o Navio muito ronceiro, e ser indispensavel procurar algum porto, para se refazer de mantimentos, e aguada: 5.° de mortandade acontecida no Navio em consequencia de combate, levantamento, ou peste, que reduzisse o numero das gentes de mar a huma tripolaçaõ insufficiente para a manobra: 6.° de comparencia, e caça immediata de inimigos, ou ainda de fundado receio de encontro com elles em lugares notoriamente infestados da derrota ordinaria, que faz necessario refugiar se a algum porto, ou para esperar ahi por opportuna occasiaõ de sahida, ou a fim de procurar a protecçaõ de algum comboi. As arribadas procedidas de qualquer destas causas se consideraõ feitas *com necessidade*, ou *racionavel causa*.

A *arribada convencional* he a que entra notoriamente no destino da viagem por ordem do Proprietario, ou Affretador do Navio, e sciencia do Carregador: e entaõ se diz que o Navio vai com escala a este, ou áquelle porto, ou portos designados, ou ao arbitrio do Capitaõ, como na navegaçaõ de cabotagem, de correr a costa, etc. Vid. Ord. Liv. 3. Tit. 6. Art. 36.

A arribada se verifica naõ só quando o Navio toca a algum porto intermediario, ou mais alongado a respeito do da escala, ou do destino, senaõ tambem quando faz viagem retrograda, revoltando para o porto da sahida.

As Ord. Mar. Fr. naõ qualificaõ expressamente as arribadas como avarias; mas as suppõem e comprehendem, assim no Liv. 3. Tit. 6. dos seguros Art. 26., debaixo da generalidade da clausula = *mudanças de derrota, de viagem, e de Navio* = que ahi se enuméra entre as fortunas de mar, como em varios outros lugares, em que justifica os casos em que ellas tem lugar, ou que das mesmas se deriva. Eis-ahi a legislaçaõ nesta materia.

Liv. 1. Tit. X. dos Passaportes, Art. 1. „ Se durante a viagem o Mestre „ do Navio for obrigado a arribar a algum porto, elle declarará no Almi„ rantado respectivo a causa da sua arribada, e lhe apresentará o seu pas„ saporte, sem ser obrigado a tomar outro para se pôr ao mar.

Liv. 2. Tit. 1. Art. 24.

„ Prohibimos aos Mestres, sobpena de castigo exemplar, o entrar, „ sem necessidade, em algum porto estrangeiro; e no caso de serem a isso „ violentados por tempestade, ou perseguidos por piratas, elles seraõ obri„ gados a partir dahi, e fazerem-se á véla na primeira occasiaõ opportuna.

Liv. 3. Tit. 9. Art. 17. „ Ordenamos aos Capitães, que tiverem feito „ alguma preza, que a conduzaõ, ou enviem com os prizioneiros ao porto „ onde elles tiverem armado, pena de perderem o seu direito, e de serem „ punidos arbitrariamente, salvo sendo forçados por tempestade, ou por „ inimigos a arribar em algum outro porto, em cujo caso seraõ obrigados „ a dar incessantemente aviso aos interessados no armamento.

Liv. 3. Tit. 3. do Frete.

Art.

Art. XI. ,, Se o Mestre he constrangido a fazer reparar o seu Navio ,, durante a viagem, o carregador será obrigado a esperar, ou a pagar o ,, frete inteiro; e no caso de naõ poder o Navio ser concertado, o Mestre ,, será obrigado a affretar outro incessantemente: e se o naõ pode achar, ,, será pago sómente de seu frete, á proporçaõ do que estiver adiantada a ,, viagem.

Art. XII. ,, Se todavia o carregador provar, que ao tempo que o Na- ,, vio se fez á véla, estava incapaz de navegar, o Mestre perderá o seu ,, frete, e responderá pelos prejuizos, e interesses do Carregador.

Art. XIV. ,, Dever-se-ha contemplar o frete das mercadorias, que o ,, Mestre tiver sido constrangido a vender para vitualhas, concertos, e ou- ,, tras necessidades urgentes do Navio, levando-se-lhe em conta o seu va- ,, lor, conforme o preço por que for vendido o resto no lugar da descarga.

Liv. II. Tit. 1. do Capitaõ.

Art. XXIX. ,, Poderá tambem, durante o curso de sua viagem, tomar ,, de emprestimo dinheiro sobre o corpo, e quilha do Navio para concertos, ,, vitualha, e outras necessidades da Embarcaçaõ, e ainda empenhar os ap- ,, parelhos, ou vender as mercadorias da sua carregaçaõ, com a condiçaõ de ,, pagar o seu preço pelo que for vendido o resto; tudo com o conselho do ,, Contramestre, e Piloto, que attestaráõ no seu Diario a necessidade do ,, emprestimo e da venda, e da qualidade do emprego, sem que em nenhum ,, caso elle possa vender o Navio senaõ em virtude de procuraçaõ especial ,, dos proprietarios.

Esta legislaçaõ naõ submette o Carregador a contribuir as despezas do reparo do Navio, nem ainda as derivadas do retardamento da viagem pela arribada, como saõ comedorias e salarios da equipagem: e por tanto parece decidir, que todos os damnos, e despezas procedidas de arribadas, saõ avarias simples, e particular. Porém attendidos os principios certos, e geraes nesta materia, deve-se distinguir: 1.° se a arribada foi arbitraria: 2.° se procedeo de vicio proprio do Navio, ou de facto do Proprietario, ou do Mestre: 3.° se foi forçada por meros accidentes maritimos para bem, e salvaçaõ commum.

Tendo sido a arribada arbitraria, isto he, sem necessaria, ou justa, e racionavel causa, he fóra de questaõ, que os damnos que della provém, saõ unicamente a cargo do Mestre do Navio, ou Embarcaçaõ, aliàs do Proprietario que o admittio, e propoz. Nem os Seguradores respondem por taes damnos, salvo se na Apolice tomáraõ sobre si a rebeldia do Patraõ, ou barataria do Mestre, e Equipagem.

Se a arribada procedeo de vicio já preexistente do Navio, seja como causa unica, e immediata, v. g. por fazer agua sem algum violento ou extraordinario accidente, seja como origem certa, e de necessaria influencia no desastre que forçou a mesma arribada, posto que algum temporal accelerasse maior ruina, e reduzisse o Navio a eminente perigo de submer-

saõ, ou naufragio, os damnos que dahi resultaõ, saõ avarias simples por conta dos Proprietarios, salvo o regresso dos Carregadores contra o Dono, ou Mestre do Navio. O que igualmente tem lugar se a arribada he imputavel a facto do Proprietario de colloio com o Mestre, como mais extensamente diremos no Cap. 18.

Porém se a arribada procedeo de mera fortuna de mar, *pura, e rigorosamente tal*, estando o Navio em boa condiçaõ á sahida do porto para a viagem do destino; sobrevindo porém algum accidente, e fatalidade maritima de força maior, sem intervençaõ de facto do Proprietario, e Mestre do Navio, deve ella ter-se por avaria grossa, e ter consequentemente lugar a contribuiçaõ dos interessados no casco e carga. Tal he presentemente a regra de julgar nos Tribunaes Maritimos, naõ só quando a arribada he forçada por tempestade, e temor de naufragio, senaõ tambem quando se faz necessaria para se abrigar o Navio em algum porto, ou fortaleza, por naõ cahir no poder de inimigos, como diz Casaregis (1).

Pela antiga Lei Rhodia, adoptada por Direito civil dos Romanos, a arribada, ainda procedida de tempestade, e outra fortuna de mar, que forçasse no porto o concerto do Navio, fornecimento de apparelhos, e viveres, para poder tornar a seguir a viagem do destino, he havida por avaria simples; pois alli se declara, que os Carregadores naõ saõ em tal caso obrigados á contribuiçaõ do damno, e despezas de semelhante arribada.

O Jurisconsulto Juliano na Lei 6. ff. de Leg. Rhodia de jactu (2) propõe a seguinte especie. Hum Navio, que navegava para o porto de Ostia, foi maltratado terrivelmente por tempestade, e até, cahindo-lhe hum raio, se incendiáraõ seus mastros, e apparelhos. Nesta situaçaõ, correndo perigo de perda total, arribou a Hippona, onde se reparou á préssa; e provendo-se do necessario, se fez á véla para seguir o seu destino, e aportou felizmente a Ostia com toda a carga sem damno algum. Veio em questaõ, se os Carregadores deviaõ contribuir ás despezas do concerto, e demora da arribada, visto ter sido necessitada por aquelles accidentes maritimos de força irresistivel, para bem e salvaçaõ commum.

Respondeo o dito Jurisconsulto, que naõ tinhaõ tal obrigaçaõ, porque essas despezas tinhaõ sido feitas mais para beneficio, e preparo do Navio, do que para conservaçaõ das mercadorias.

Porém esta razaõ naõ só he dura, e contra o favor da navegaçaõ, senaõ tambem falsa; pois naquellas circumstancias, quando se corre immi-

nen-

---

(1) Tribunalia maris communiter admiserunt, ut nempe si navis fataliter incideret in hostes, eosque evitandi causa fugam arriperet, et portum aliquem adiret, et ibi sub præsidio amicæ tormentariæ arcis permaneret, quousque recederent hostiles naves, totum staliæ damnum per contribuitionem communiter reparatur.

(2) Navis adversa tempestate depressa, ictu fulminis deustis armamentis, et arbore et antenna, Hipponem delata est; ibique tumultuariis armamentis ad præsens comparatis, Ostiam navigavit et onus integrum pertulit. Quæsitum est, an hi, quorum onus fuit, nautæ pro damno conferre debeant? Respondit, non debere: hic enim sumptus instruendæ magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est.

nente perigo de submersaõ, he evidente, que a arribada tem por objecto o bem, e salvaçaõ commum, e naõ sómente o particular do Navio. Pelo que os Carregadores naõ podem deixar de ser obrigados a contribuir aos damnos, e despezas extraordinarias precisamente derivadas de semelhante arribada, de que lhes resultou tanto beneficio; sendo provavel, e talvez certa a perda total, ou muito grave deterioraçaõ de suas mercadorias, se naõ fosse tomado aquelle expediente. Em consideraçaõ disto as antigas Ordenanças de Wisbuy prescindiraõ dó rigor do Direito Romano, pondo as despezas da arribada forçada por accidentes maritimos na ordem das avarias grossas; e este he o Direito actualmente praticado no Commercio, como certifica Emerigon, citando ao Senhor Joaõ Pedro Ricardo no seu Livro = *Negocio de Amsterdam* = cuja doutrina he a seguinte.

,, Quando hum Navio he forçado pela tempestade a entrar em hum ,, porto para reparar o damno que soffreo, se elle naõ póde continuar a sua ,, viagem sem correr o risco de se perder inteiramente, contaõ-se por avaria grossa as soldadas, e a sustentaçaõ da Equipagem desde o dia, que se ,, tomou a resoluçaõ de arribar ao dito porto para reparar o Navio até o dia ,, da sua partida do mesmo porto com todas as despezas da descarga, e re- ,, carga, direitos de ancoragem, pilotagem, e todos os outros encargos, e ,, despezas causadas por esta neccessidade. ,,

,, Tal he substancialmente (continúa o Senhor Emerigon) a Jurisprudencia do nosso Almirantado. Se hum Navio maltratado pela tempestade, ,, impossibilitado de continuar a sua navegaçaõ sem correr risco de perecer, ,, arriba ao primeiro porto que póde, para ser concertado, o tempo que ahi ,, necessariamente se demora, as despezas da descarga, e da recarga, as soldadas, e sustentaçaõ da Equipagem entraõ em avaria grossa. Mas naõ se ,, admittem como tal nem as despezas do concerto, nem o custo dos materiaes, nem o preço dos mastros, vélas, e outros aprestos, que seja necessario comprar. Com tudo, se em tal porto houver excesso do preço ,, commum no valor de todos estes objectos, seja pela raridade dos obreiros, seja pela carestia das madeiras de construcçaõ, apparelhos, e outros ,, materiaes, o accrescimo do preço entrará em avaria grossa. Esta prática ,, he racionavel: porque se o Navio maltratado por tempestade naõ fosse ,, concertado no lugar da arribada, elle ficaria innavegavel, o que traria o ,, maior prejuizo á Carregaçaõ. Como pois se trata de huma despeza feita para o bem, e salvaçaõ commum, naõ se póde recusar a contribuiçaõ dos ,, Carregadores, que receberaõ nisso assignalado beneficio. ,,

As Ord. de Bilbáo, em conformidade ao mesmo principio, declaraõ tambem por avaria grossa, como consequencia immediata da arribada forçada por tempestade, temor de inimigo, ou outro accidente de igual perigo, os prejuizos no preço da venda das mercadorias, feita de necessidade para reparo do Navio nos termos seguintes, Cap. 20. Art. 20.

,, Tambem será avaria grossa, se succeder que, navegando hum Navio

,, car-

,, carregado para seu destino, se visse seu Capitaõ precisado, por occasiaõ
,, de muita tormenta, temor de inimigos, ou por accidente inevitavel, a
,, arribar a algum porto, seja para reparar o Navio, seja para esperar se-
,, gurar-se de seus riscos, e na sua estada, e detençaõ necessitasse de di-
,, nheiro a credito, ou a risco, e por naõ achallo, lhe fosse forçoso vender
,, algumas mercadorias a preços infimos, e menos do justo valor, que te-
,, riaõ no porto do seu destino, neste caso, constando por documentos
,, justificativos haver se causado o referido prejuizo das mercadorias em be-
,, neficio commum, deverá entrar como tal em avaria grossa, e pagar-se
,, soldo a livra pelo Navio, e carga, abatendo-se o que constar, e se ave-
,, riguar haver-se empregado em compra de alimentos, paga de soldadas,
,, ou outra cousa particular do dito Navio, e sua Equipagem, porque isto
,, se deverá reputar por avaria simples de conta, e a cargo do Capitaõ. ,,

As arribadas forçadas por tempestade saõ taõ legitimas, que ainda entre as Nações neutras se admitte serem levadas as prezas aos seus portos, e ahi serem retidas, em quanto dura a tempestade. Ordenanças Liv. 3. Tit. 9. Art. 14.

Os principios desta legislaçaõ achaõ-se adoptados em varias Leis do Reino, particularmente nas de 20. de Março de 1736, e de 16. de Fevereiro de 1740, como se vê das palavras: = ,, Hei por bem, e mando, que os Navios,
,, Pataxos, ou quaesquer outras Embarcações, que dos portos deste Reino
,, sahirem com carga para outros das Conquistas, naõ vaõ a differente da-
,, quelle, para onde tem tomado carga; *e no caso que obrigados de alguma*
,, *necessidade arribem a outro porto*, se naõ demorem neste mais tempo,
,, que o preciso para se repararem, e proverem do necessario, e continuem
,, logo sua viagem para onde for a sua direita descarga, sem deixarem par-
,, te alguma da carga, que levaõ para differente porto, com pena de que o
,, Mestre, ou Caixa, que o contrario fizer, e o Provedor, ou Official de mi-
,, nha Fazenda, que lho consentir, pagará a cada hum delles oito mil cruza-
,, dos applicados para a despeza da minha Real Fazenda, que administra o
,, Conselho Ultramarino, sem com esta pena ficarem desobrigados de resarcir
,, ás partes o damno, que lhes causarem com a sua contravençaõ. Porém
,, achando-se a Embarcaçaõ arribada incapaz de poder navegar, naõ incorre-
,, raõ o seu Mestre, ou Caixa na referida pena; mas concertando-se a Em-
,, barcaçaõ, ficará sempre obrigada a levar a carga ao porto, para onde a re-
,, cebeo, ainda que passe a outro possuidor, o qual ficará sempre com a
,, mesma obrigaçaõ, e sujeito á referida pena. ,,

Quanto á arribada a portos estranhos do destino, a Lei de 27 de Novembro de 1684 só a justifica, sendo necessitada por tempestade, ou caça de inimigos. Vid. Collecç. I. num. 10, 11, 12 á Ord. Liv. 5. Tit. 107.

CA-

CAPITULO XIII.

Do Resgate.

NO Tratado dos Seguros Part. 3. Cap. 3. exposemos a doutrina do Resgate do Navio aprezado, indicando os seus effeitos, quanto ao interesse, e responsabilidade dos seguradores. Agora o considerarémos por outras faces, e com especialidade quanto á obrigaçaõ de todos que por aquelle meio percebéraõ geral beneficio pela relaxaçaõ da preza feita por Corsario, ou Pirata.

Todas as Nações Maritimas tem adoptado a essencial differença, estabelecida pela Lei Rhodia, entre a depredaçaõ e roubo do Corsario, ou Pirata, que depois da preza abandona o Navio, e a Composiçaõ ou Resgate que ajusta com o Mestre do mesmo. O damno que provém da depredaçaõ ou pilhagem, feita pelo Corsario ou Pirata he Avaria simples por conta unicamente dos Proprietarios das cousas roubadas, bem como qualquer outro infortunio que possa acontecer ao Navio e Carregaçaõ: he huma infelicidade para o dono dos effeitos pilhados. O damno porém que resulta da Composiçaõ para Resgate, he Avaria grossa, por ser feita deliberadamente, para salvaçaõ commum, que deve por consequencia ser rateada por contribuiçaõ de todos que tinhaõ interesse nessa perda parcial para bem, e conservaçaõ geral.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. assim declaraõ.

,, As cousas dadas por composiçaõ aos Piratas para o resgate do Na-
,, vio, ou das Mercadorias, saõ Avarias grossas, e communs.

Valim observa que a palavra *Pirata* comprehende tambem a todo o Armador em corso, que tenha Commissaõ de Potencia Soberana para correr sobre o inimigo; e esta he a intelligencia geralmente recebida.

A justiça desta decisaõ, além de coherente aos principios que fixaõ a natureza da Avaria grossa, se faz ainda mais evidente, quando se considera a gravidade, e extensaõ do mal que resulta da preza, e o inestimavel commodo que se deriva do Resgate, evitando as indignidades, insolencias, e talvez crueldades, e vilanias do Aprezador a bordo, que esfaime, e tenha em ferros os prisioneiros, force-os a serviços penosos, exponha-os a combates, leve-os a portos muito distantes do destino do Navio, e de Nações estranhas, arremesse-os a cadêas publicas, etc. Que se calculem os damnos da perda da liberdade, as demoras, e despezas que necessita semelhante desgraça, nenhuma pessoa em seus sentidos deixará de reconhecer o beneficio, que nasce do Resgate, por oneroso que seja o preço, e dureza das Condições acordadas.

Por isso todas as Nações civilisadas tem por sagrado, e inviolavel o

ajuste ou composiçaõ do Resgate; e o Alvará de 9 de Maio de 1797, supposto justamente annulle as doações dos Aprezadores a favor dos Capitães, ha com tudo por legitimo aquelle expediente do Capitaõ para salvar o Navio; sendo porém a beneficio dos interessados no casco, e carga, sem que possa elle já mais recahir a proveito do mesmo Capitaõ, no que a Lei Patria se conforma á de Direito commum. Pelo que naõ póde haver dúvida, que, em tal caso, segundo este se deva proceder, e julgar: pois, ainda que o Capitaõ seja pessoa competente para fazer os ajustes do Resgate, *naõ estando o Proprietario do Navio a bordo, ou em vizinhança, e opportunidade de ser consultado com os mais Interessados*, com tudo, nada póde obrar, senaõ em nome qualificado, isto he, como Procurador legal dos mesmos, que fiáraõ da sua probidade e prudencia o bom exito da navegaçaõ.

Em algumas Nações he prohibido aos Corsarios assentirem á composiçaõ para Resgate dos Navios aprezados: por tanto a preza debilita a força do inimigo, como o resgate a restabelece: portanto só a permittem no caso de lhes naõ ser possivel conduzilla com segurança a bom porto, e terem necessidade de abandonalla por lhes ser a cargo. Ord. Liv. 3. Tit. 9. Art. 17, e 19.

O Resgate sempre se entende feito do Navio, e mercadorias conjuncta, e simultaneamente, como de hum só corpo, e massa individua: e já mais se deve admittir ao Mestre, ou a qualquer pessoa que fizer o Resgate, dizer que a composiçaõ naõ fora feita, senaõ pelo Navio sem as mercadorias, ou pelas mercadorias sem o Navio, ou por certa especie de mercadoria. Porque seria muito perigoso, e de pessimo exemplo attenderem-se a semelhantes declarações pelo temor do manejo, connivencia, e colloio entre o Mestre e o Aprezador, em fraude dos interessados no casco, e carga, cujos direitos aliàs estaõ entregues á guarda e fidelidade do mesmo Mestre.

Por isso se deve estar pela regra, que todo o Resgate he necessariamente huma perda que deve ser supportada em commum, quer o Navio chegue, ou naõ, a bom porto. De maneira que, se vem depois a naufragar, o que se salvar delle, e das mercadorias, deverá contribuir ao pagamento do valor das cousas dadas pelo Resgate; da mesma forma que no caso do alijamento que tem salvo o Navio; todo o salvado do naufragio posterior contribue ao pagamento das cousas alijadas, segundo he expresso nas ditas Ord. Liv. 3. Tit. 8. Art. 16. E por identidade da rasaõ as cousas dadas pelo Resgate naõ contribuíraõ, bem como naõ contribuem os effeitos alijados, ao pagamento dos damnos acontecidos depois do Resgate, ou do alijamento, conforme o Art. 17.

A prova do Resgate firma-se essencialmente no escripto da composiçaõ com o Corsario ou Pirata, que se denomina *Bilhete de Resgate*, que por isso se faz em duplicata, ficando hum em poder do Capitaõ do Navio Res-

ga-

gatado, que lhe serve de *Salvo-conducto* para naõ ser de novo aprezado por outro Corsario, ou alliado da Naçaõ do Aprezador, indo na linha da derrota assignada no ajuste do dito Resgate.

O preço do Resgate deve ser pago em toda a hypothese; assim o exigindo a fé humana, e inviolabilidade das convenções sociaes. Do contrario, o inimigo talvez naõ daria quartel ao vencido, quando lhe fosse incommodo trazer a preza, e metteria a pique o Navio aprezado, e a guerra entre Nações civilisadas produziria as horribilidades dos barbaros, que fazem estremecer a natureza. Por tanto, sendo passada alguma Letra de Cambio a favor do Aprezador, como he estilo em taes casos, naõ ha dúvida que ella deva ser cumprida, ainda que aliàs o Navio venha a perder-se no curso da viagem. Mas sendo de novo aprezado com o pretexto de ter sido achado fóra da ajustada linha da derrota, extingue-se logo a obrigaçaõ de pagar-se o Resgate: porque assás he que se perca o Navio reduzindo-se ao mesmo estado como se naõ tivera sido resgatado, segundo sustenta Valim no Commentario ás Ord. Mar. Fr. Tit. das Prezas, Art. 19. Accrescenta porém este Author, que em tal caso o primeiro Aprezador tem direito de deduzir precipuo o preço do Resgate pela venda da preza; e que ao segundo Aprezador fica depois pertencendo o que restar.

Os Interessados no casco e carga do Navio Resgatado, supposto naõ devaõ ao tomado em refens remuneraçaõ pessoal, ou indemnidades de seus soffrimentos em prizaõ, ou d'outros incommodos, porque se consideraõ a respeito delle com infelicidade de fortuna de mar; com tudo saõ obrigados a embolsallo de todas as despezas legitimas feitas durante a sua detençaõ até o retorno do mesmo no lugar do destino do Navio aprezado, sendo além disto da sua honra, e de toda a justiça, que sem perda de tempo tratem da liberdade do refens dado em segurança da divida do Resgate. E nisto nota o citado Author, que, sendo os proprietarios dos Navios negligentes nesta parte, e suspeitos de má intençaõ, os Officiaes do Almirantado deveraõ proceder a hum processo verbal sobre o caso, fazendo embargo no Navio com a sua carregaçaõ, até que seja pago o Resgate, ou os respectivos Proprietarios prestem cauçaõ idonea de desempenharem a sua obrigaçaõ. Estes principios, em que se interessa a humanidade, e honra nacional, saõ adoptados na seguinte Sentença do Almirantado de Lisboa.

COPIA da Sentença proferida nos Autos de Avisos de SUA MAGESTADE, a Requerimento de Adriano de Araujo Braga, e mais interessados, e Requerimento de Joaõ Antonio Vieira Caldas.

Sentença fol. 18 *té* fol. 19.

Vendo-se no Conselho de Justiça do Almirantado os Requerimentos de Possidonio da Costa, Proprietario, e Sobrecarga, e o de Adriano de Arau-

Araujo Braga, e mais Interessados na Carregaçaõ do Bergantim denominado Alecrim, que navegando do Porto da Cidade de Loanda, Reino de Angola, para o da Cidade da Bahia, foi aprezado por hum Corsario Francez no dia 4 de Outubro do anno proximo passado, e ranceonado, ou resgatado pelo mesmo Proprietario, e Sobrecarga pelo preço de setenta mil cruzados, de que passou Letra a pagar nesta Cidade sobre o seu Correspondente Joaõ Antonio Vieira Caldas.

Declara o Conselho.

Que o resgate do Bergantim foi legal, e que o Resgatante em conservaçaõ da boa fé, e crédito do Commercio, está obrigado ao pagamento da Letra.

Que este Resgate sendo legal, e admittido por todas as Leis do Mar, naõ deve admittir-se só a beneficio do Resgatante, mas sim de todos os Interessados do Bergantim, e sua carga; porque o Capitaõ, seja Mercenario, seja Proprietario, ou seja Interessado no Navio, tem obrigaçaõ precisa, e absoluta de o defender, e conservar té o ultimo ponto da extrema necessidade, naõ em proveito seu, porque seria abusar da boa fé mercantil, com que os Carregadores pagando lhe o frete, ou commissaõ lhe entregáraõ as suas propriedades, mas sim de todos os que no Navio, ou na sua carga tem interesse.

Que resultando deste resgate hum beneficio commum a todos os Interessados, todos elles devem concorrer ao pagamento do Resgate, á proporçaõ do que a cada hum toca no salvado, que he o Navio, a carga, e o frete, constituindo assim huma Avaria grossa, que deve ser regulada por louvados, segundo a prática da Praça da Bahia.

Que Possidonio da Costa Resgatante do Bergantim naõ tem acçaõ para pedir a quinta parte do seu valor e carga: porque, naõ sendo a questaõ de preza, e só de Resgate, naõ tem titulo, que favoreça a sua intençaõ, nem lho dá a Lei, que só legislou, e cogitou da preza feita, ou com armas, ou com industria, ao Aprezador inimigo. Lisboa vinte e dous de Fevereiro de mil setecentos noventa e nove. Com sete Rubricas. Secretaria do Conselho do Almirantado doze de Março de mil setecentos noventa e nove.

D. Jose Manoel da Camara.

CA-

CAPITULO XIV.

Do Embargo de Potencias.

NO Tratado dos Seguros Part. I. Cap. 42. exposemos os principios da Detençaõ de Principes (que he o mesmo que Embargo de Potencias) quanto á responsabilidade dos Seguradores: aqui o consideramos em qualidade de simples Avaria, pelos damnos, e despezas occasionadas em consequencia do mesmo Embargo (1). Nesta materia acha-se a disposiçaõ singular, e incoherente das Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 7.

,, O sustento, e soldadas dos marinheiros do Navio embargado em via-
,, gem por Ordem do Soberano seraõ reputadas Avarias grossas, se o Navio
,, he fretado por mez; e se elle he fretado a viagem, cahiraõ taõ sómente
,, sobre o Navio como Avarias simples.

Valim nota a contradicçaõ deste artigo combinando-o com o do dito Liv. 3. Tit. 3. Art. 16. e Tit. 4. Art. 5. seguintes.

,, Se o Navio for embargado por Ordem Soberana, no curso de sua
,, viagem, naõ será devido frete pelo tempo da sua detençaõ, ou embargo
,, se foi fretado por mez; nem augmento de frete, se foi fretado por via-
,, gem; *mas o sustento, e as soldadas dos Marinheiros durante o tempo*
,, *da detençaõ seraõ reputadas Avarias.*

,, Se o Navio he embargado por Ordem Soberana antes de começada
,, a viagem, naõ dever-se-ha aos marinheiros mais do que o jornal dos dias
,, empregados a esquipar o Navio; mas se o embargo he feito no curso da
,, viagem, a soldada dos marinheiros ajustados por mez correrá só na meta-
,, de durante o tempo do embargo, e a dos marinheiros ajustados por via-
,, gem será paga nos termos do seu ajuste.

Ainda que o referido Commentador destas Ordenanças naõ possa conciliar exactamente estes artigos, como se póde vêr da discussaõ que ahi faz, com tudo a dita regra das Avarias em tal materia he seguida naõ só em França senaõ tambem na Hespanha, segundo as Ordenanças de Bilbáo, que adoptou a mesma disposiçaõ no Cap. 20. das Avarias, Art. 18, e 19 (2).

(1) Naõ pertencem a esta classe os embargos de Navios feitos por seus Crédores com authoridade judicial; de cuja legitimidade e effeitos se ha de fazer mençaõ no Tractad. da Polic. dos Portos.

(2) Vid. Emerigon Cap. 12. Sect. 30, e 34.

CAPITULO XV.

Do Encalhe, ou Varaçaõ.

TEndo no Tratado dos Seguros Part. I. Cap. 38. indicado a natureza, e effeitos do encalhe, ou varaçaõ do Navio, como ordinario accidente maritimo, que faz hum dos geraes objectos das Apolices, e se equipara ao naufragio, quando resulta a perda total do casco, e carga; agora o consideramos na qualidade de Avaria, quando delle provem taõ sómente perda parcial, em maneira que o Navio varado, ou encalhado possa vir a nado com os competentes soccorros, e feitos os reparos necessarios, chegue a salvamento ao porto do destino.

O encalhe póde ser simples, ou com fractura; casual, e inevitavel; voluntario, e deliberado por malicia do Mestre, ou de proposito procurado para bem, e salvaçaõ commum.

O encalhe, ou varaçaõ simples he aquelle, de que naõ resulta rompimento, e estrago do Navio nas suas partes essenciaes no acto de dar em terra, ou esbarrar em algum banco, ou escolho, naõ se enchendo de agua o mesmo Navio, ou soçobrando-se, sendo facil, com os meios proprios, ser trazido a nado, e seguir o seu curso. Acontecendo este encalhe, sendo a salvaçaõ prompta com os esforços da Equipagem, ou de extranhos, os damnos, e despezas que dahi resultaõ, se consideraõ meras Avarias, naõ tendo lugar o abandono do Navio, posto que segurado seja. O encalhe porém com fractura das ditas partes essenciaes do mesmo Navio, de que resulte soçobro, e extraordinario enchimento de agua, de sorte que as despezas do concerto, e mais necessarios para se desencalhar excedaõ ametade do valor do Navio, he reputado como verdadeiro naufragio, para terem os Segurados o direito de fazer o abandono aos Seguradores.

O encalhe casual, e inevitavel he aquelle, que procede directamente de fortuna de mar sem intervir facto de pessoa. O encalhe voluntario, ou deriva-se da fraude, ou falta do Capitaõ do Navio, e em geral da barataria das gentes de mar, ou procede de deliberado acordo do mesmo com as pessoas a bordo, como expediente indispensavel para escapar á preza do inimigo, ou para evitar naufragio absoluto, fazendo de proposito varar o Navio em algum lugar, que pareça o menos perigoso, e donde possa facilmente ser desencalhado, cessando o perigo, alliviando-se da carga, etc.

O encalhe casual, ou malicioso, de qualquer genero que seja, he avaria simples por conta dos Proprietarios, bem como os naufragios. Ord. Mar. Fr. Tit. das Avarias, Art. 5., e assim he de Direito commum segundo o Liv. 4., e 7. ff. de Leg. Rhod.; salvo neste ultimo caso o regresso dos Proprietarios contra o Mestre do Navio, e participantes da fraude.

Sen-

Sendo porém o encalhe procurado nas ditas circumstancias urgentes para geral beneficio dos interessados no casco, e carga, reputa-se Avaria grossa indemnisavel por contribuiçaõ, como feito para salvaçaõ commum.

CAPITULO XVI.

Das despezas que se contaõ por Avaria grossa.

AContecendo perigo de perda de Navio, todas as despezas deliberadamente feitas por motivo delle, e em consequencia dos expedientes tomados para bem, e salvaçaõ commum, sendo esta effectivamente alcançada, naõ derivando-se aliàs o accidente de vicio da Embarcaçaõ, ou culpa do Proprietario, ou Mestre, e Equipagem, justamente se enumeraõ entre as Avarias grossas, bem como todos os damnos de igual natureza, de proposito feitos por huma necessidade indispensavel a obter-se aquelle dito fim, sobrevindo fatalidade de mera fortuna de mar. Os principaes exemplos de taes Avarias saõ os seguintes.

1.° As despezas das arribadas, e baldeaçaõ nos casos, e termos expostos nos Cap. 8., e 9., para onde referimos o Leitor.

2.° As despezas de Comboi, que se pagaõ aos Commandantes de Embarcações de guerra, que, mediante a promessa de hum tanto por cento do valor do Navio, e Carga, ou algum outro premio de ajuste, se encarregaõ de dar escolta, e protecçaõ a hum, ou mais Navios mercantes. De ordinario isto só se verifica a respeito de Comboi, isto he, de Embarcaçaõ de guerra estrangeira, que naõ tem obrigaçaõ de prestar este auxilio á Marinha de outra Naçaõ. Quando o Comboi he dado pelo Governo do proprio Paiz, sendo hum dos mais importantes serviços publicos, costuma ser gratuito, ou sujeito a algum imposto particular, como he entre nós a chamada contribuiçaõ do Comboi, que se paga nos despachos do Consulado, e Alfandega.

A importancia de Comboi para segurança da navegaçaõ he de si manifesta (1). Ella constitue huma das garantias as mais melindrosas das Apolices de Seguros, e das ordens de Commissaõ para carga, e expediçaõ de Navios, que se devem mostrar estreita, e literalmente cumpridas pelos Segurados, pena de nullidade das ditas Apolices, e pelos Commissarios, e os Mestres dos ditos Navios, pena de responderem pelos successos, damnos, e interesses. A regularidade no modo de se dar Comboi he huma das mais delicadas, e interessantes operações de Marinha; bem como a deviaçaõ delle, e rebeldia dos Mestres de Navios mercantes em naõ se conformarem ao regimento, ou instrucções, ordens, e signaes do Commandante do Comboi, saõ dignas de severo castigo. As principaes Nações maritimas tem nesta mate-

te-

(1) Vid. Valim Com. à Ord. Mar. Fr. Liv. 3. tit. 4. Art. 5.

teria imposto graves penas aos culpados. Em Inglaterra conta-se no Almirantado entre huma das maiores notas dos Commandantes de guerra encarregados de Commissaõ de Comboi, o perder algum Navio da sua escolta, naõ sendo por accidente de força maior, e irresistivel, como tempestade, nevoeiro, correntezas, que impedissem ver, e pôr ordem na Frota ou Navios do seu Commando.

Exahi a legislaçaõ do nosso Reino, que se vê no Alvará de 9 de Maio de 1797, §. 10, e 11.

,, Os Commandantes dos Navios, que daõ Comboi, ou levaõ ordens,
,, ficaõ inhibidos de dar caça, e de abandonar as Commissões de que vaõ
,, encarregados, salvo se assim o exigir a segurança do Comboi, que tem
,, a seu cargo; e ficaraõ sugeitos a serem julgados em Conselho de Guerra;
,, e punidos, como por crime da mais grave desobediencia, se contravierem
,, a esta Minha Real determinaçaõ; sendo-lhes tambem confiscada a parte,
,, que tiverem na preza, que fizerem, a favor do Hospital Real da Marinha.

,, Os Capitães dos Navios Mercantes, que desobedecerem ao Comman-
,, dante da Embarcaçaõ, ou Embarcações de Guerra, que lhes dá Comboi,
,, ou que abandonarem o Comboi, seraõ julgados severamente pelo Conse-
,, lho de Justiça; e poderaõ ser condemnados em multas até o valor de qua-
,, tro mil cruzados em favor do Hospital da Minha Marinha Real; e a huma
,, igual pena ficará sujeito o dono do Navio, que der semelhantes ordens
,, ao Capitaõ do seu Navio.

O estabelecimento dos Combois para dar a protecçaõ a Marinha Mercante do Brasil, e os abusos de alguns Capitães refractarios, que, de colloio com os donos dos Navios, se apartavaõ dos mesmos Combois, por insubordinaçaõ, e desordenada cobiça mercantil, e vieraõ a cahir no poder de inimigos com irreparavel damno dos carregadores, deraõ motivo á saudavel providencia da seguinte Ordem Regia.

,, Dona Maria por Graça de Deos Rainha de Portugal, e dos Algarves
,, dáquem e dalém mar, em Africa Senhora de Guiné, etc. Faço saber que
,, havendo Eu Mandado consultar pela Minha Real Junta do Commercio as
,, penas que hàviaõ de ter os Donos, e Mestres dos Navios Mercantes, que
,, se separarem dos Combois em que partirem, seja de portos destes Rei-
,, no para o Brazil, seja delle para os do Reino. E Tendo-me conformado
,, com o parecer da mesma Real Junta: Fui Servida de ordenar, e estabe-
,, lecer as seguintes Providencias: Primo, que fique em seu vigor e cumpri-
,, mento a Provisaõ com data de vinte e quatro de Julho de mil setecentos
,, e sessenta, que se remetteo pelo conselho do Ultramar aos Governadores
,, da Bahia, Pernambuco, e Rio de Janeiro para delles passarem por Co-
,, pias a todos os portos do Estado do Brazil; pela qual Provisaõ foi ordena-
,, do,

(1) Vide Beawes Lex Mercatoria pag. 269. . . . . Vasim as Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 4. Art. 5. . . . Vid. o meu Trat. de Seguros Part. 2. C. 51. e 16.

„ do, que o Governador Geral, ou o das particulares Capitanias do Estado
„ do Brazil naõ dessem licença a Navio, ou Navios para virem fora da Com-
„ panhia, e Comboi da Armada da Frota com cargas de assucares, e outras
„ mercadorias, e que se dessem a dita licença, ainda que o Navio viesse a
„ salvamento, pagassem de pena oitocentos mil reis, e a mesma pena hou-
„ vessem os donos dos Navios, e os Mestres fossem prezos, e os Direitos
„ das Alfandegas, e do Comboi em todo o caso se pagassem, ainda que os
„ ditos Navios se perdessem. Segundo: Que nestas mesmas penas hajaõ de
„ incorrer os Navios que sahirem com Comboi, e se separarem delle, naõ
„ mostrando legalmente que se separáraõ por causa justa, que os releve da
„ pena, e neste caso naõ poderaõ descarregar mercadorias algumas até que
„ chegue o Comboi, de que se separaraõ para o fazerem, como se com elle
„ viessem, e succedendo que, por causa de agua aberta, ou outro algum
„ risco de tempestade, se permitta a descarga do Navio, as suas mercadorias
„ se conservaraõ nos Armazens das Alfandegas respectivas como em Depo-
„ sito, e se lhes naõ dará despacho até que naõ chegue o Comboi, para en-
„ taõ em concurrencia com os mais Navios, e suas mercadorias serem igual-
„ mente despachadas. Terceiro: Que o conhecimento destas transgressões,
„ e applicaçaõ destas penas ficará sendo propria, e privativa da dita Real Jun-
„ ta pelo que pertence ao porto desta Capital, e aos mais portos do Rei-
„ no, e Ilhas adjacentes; remettendo-lhe para este fim os Juizes das Alfan-
„ degas, aonde os Navios aportarem, e pertenderem despachar hum Proces-
„ so verbal, por onde conste a transgressaõ que praticáraõ, para a vista de
„ tudo se lhe impôr a pena correspondente, e se expedirem as Ordens
„ necessarias para a sua execuçaõ. Que nos portos do Brazil ficará perten-
„ cendo este conhecimento ás Mezas da Inspecçaõ; e naquelles aonde se
„ naõ achaõ estabelecidas, aos respectivos Ouvidores. Que das Sentenças,
„ ou Decisões, que se proferirem sobre esta materia em qualquer das refe-
„ ridas Estações, naõ poderá haver Appellaçaõ, ou Aggravo, nem qualquer
„ outro recurso, que naõ seja o de embargos de que deveraõ conhecer os
„ mesmos Juizes da primeira decisaõ, para se evitarem as Delongas Judiciaes,
„ sobre hum objecto, cuja natureza he criminal, e por consequencia punivel
„ por hum modo breve e Summario. Pelo que mando á Meza da Inspecçaõ
„ da Cidade da Bahia, que cumpra, e faça cumprir, e guardar nas circums-
„ tancias occurrentes as sobreditas providencias. A Rainha Nossa Senhora o
„ Mandou por seu especial Mando, e pelos Ministros abaixo assignados,
„ Deputados da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Na-
„ vegaçaõ destes Reinos, e seus Dominios. Lisboa 27 de Abril. Por imme-
„ diata Resoluçaõ de sua Magestade.

3.° As despezas do premio da salvaçaõ no caso de repreza, ou de re-
cobramento do Navio, depois de abandonado pela Equipagem, por justo temor
de cahir em poder de inimigos ou Piratas, com razaõ reputaõ Avaria gros-
sa, para ter lugar *pro rata* a contribuiçaõ dos interessados no casco e car-

ga. Pelo Alvará de 9 de Maio §. 4. se determina a quantidade dessas despezas relativas ao premio de retomadia, cujo theor he o seguinte.

,, Para que naõ fique dúvida alguma sobre a intelligencia do Artigo 9.
,, do sobredito Alvará de Regimento das prezas de 7 de Dezembro de 1796.
,, Sou servida amplialló, e declarallo na maneira seguinte: As Prezas que
,, se tirarem aos inimigos, em cujas mãos houverem estado mais de vinte
,, e quatro horas, sejaõ boas Prezas; mas tendo as mesmas pertencido, ou
,, aos Meus Vassallos, ou aos das Potencias Minhas Alliadas, Ordeno que a
,, respeito das mesmas se pratique o seguinte: Se a Preza for pertencente
,, a Vassallo Meu, e for retomada por qualquer das Minhas Embarcações de
,, Guerra, a mesma se restituirá ao seu Proprietario Portuguez, tanto o Na-
,, vio, como a sua carga; mas o mesmo Proprietario ficará obrigado a dar
,, logo *a oitava parte do seu total valor* para os Aprezadores, entre os quaes
,, se dividirá, segundo se acha estabelecido. Se a Preza for pertencente a
,, Vassallo Meu, e for retomada por Corsario Portuguez, armado por conta
,, de particulares, será igualmente restituida a Preza ao seu Proprietario;
,, mas este ficará obrigado a dar *a quinta parte do valor do Navio, e car-*
,, *ga* ao dono do Corsario Aprezador, para que elle depois a divida com os
,, seus cooperadores, conforme o ajuste que tiver feito antes de principiar
,, o Corso. Se a Preza tiver ficado muito tempo nas mãos de inimigos, e ti-
,, ver até mudado de natureza, passando de Navio, ou Embarcaçaõ Mercan-
,, te para Corsario, ou Embarcaçaõ armada em guerra, entaõ só *poderá o*
,, *Proprietario reclamar, e pertender as duas terças partes do que provar*
,, *que o Navio tem em ser da Embarcaçaõ, ou effeitos, com que se acha-*
,, *va ao tempo que foi aprezado.* Se a Preza retomada for algum Corsario
,, Portuguez armado em guerra, e que já o era quando foi aprezado, entaõ
,, o seu Proprietario poderá rehavello, *dando a oitava parte aos Aprezado-*
,, *res*, se forem da Minha Marinha Real; *e a quinta*, se forem Corsarios,
,, ou Armadores particulares. Se a Preza retomada for pertencente a Vassal-
,, los de Potencia Alliada: Ordeno que nesse caso se ponha em execuçaõ a
,, seu favor o Direito da inteira reciprocidade, e que em todo o caso sejaõ
,, elles tratados, como tratarem aos Meus Vassallos em casos semelhantes,
,, seja que a Preza fosse tomada por Embarcações de Guerra da Minha Real
,, Armada, seja que o fosse por Corsarios, e que assim se julgue em seme-
,, lhantes casos. Tambem Ordeno que tudo, o que acabo de determinar pa-
,, ra as Prezas, que se tirarem aos inimigos de Navios, e effeitos perten-
,, centes a Vassallos da Minha Coroa, se entenda Ordenado a respeito de Na-
,, vios Portuguezes, que se restaurarem a si mesmos dentro, e depois das
,, vinte e quatro horas de estarem em poder do inimigo, abolindo, e revo-
,, gando expressamente tudo o que contra esta Resoluçaõ, e a este respeito
,, se acha disposto no Artigo 11 do sobredito Alvará.

4. As despezas feitas com a reclamaçaõ do Navio aprezado, ou embargado, *obtendo-se effectivamente a relaxaçaõ da preza, e o levantamen-*

to

to do embargo, saõ Avarias grossas, como immediata e necessariamente connexas com a deliberaçaõ de se fazerem essas diligencias para bem e salvaçaõ commum. O Senhor Emerigon assim se explica Cap. 12. Sec. 41. sub num. 9.

,, Todas as despezas feitas de boa fé, para se conseguir o relaxar-se o
,, Navio, entraõ em Avaria grossa, se elle he posto em liberdade, depois
,, de aprezado. Se elle he conduzido a algum porto, e a Equipagem ahi se
,, demora para o guardar, e reclamar, naõ sómente as despezas da recla-
,, maçaõ entraõ em Avaria grossa, senaõ tambem as soldadas, e a despeza
,, da Equipagem, durante o tempo que o Navio permaneceo no estado de
,, arresto, ou detençaõ.

Tal he a prática de julgar que attesta o mesmo Author. Quando porém o Navio naõ foi aprezado, mas simplesmente embargado por Ordem do Soberano, ou aliàs dos que exercem authoridade em seu nome, as Ordenanças Mar. Fr. estabelecem a differença de ser o Navio fretado por mez, ou por viagem, declarando por Avarias grossas o sustento e soldadas dos Marinheiros no primeiro caso, e por Avarias simples no segundo: sobre o que veja-se o que fica dito no Cap. 14.

5.° As despezas feitas, para se pôr em liberdade o refens, dado em penhor para execuçaõ do bilhete de resgate de algum Navio aprezado, até chegar o mesmo refens ao porto do seu destino saõ Avaria grossa, que devem ser pagos por contribuiçaõ dos interessados no casco, e carga, bem como o he a importancia da Letra passada a favor do Aprezador, ou o valor dos effeitos que lhe foraõ dados por composiçaõ: bem se vé que, sendo taes despezas huma consequencia do damno, que acontece, em razaõ do resgate para bem e salvaçaõ commum, de necessidade fazem parte do preço do mesmo resgate, e fica sujeito ás mesmas regras, pelas quaes se qualifica a Avaria grossa, que naõ só se verifica nos expedientes deliberada e directamente tomados para bem e salvaçaõ commum, senaõ tambem nos damnos, e despezas, que saõ hum resultado immediato ou necessario dos mesmos expedientes, como fica exemplificado no Cap. 6. (1) Tanto mais que na liberdade do refens interessa a humanidade, e honra nacional.

6.° As despezas do resgate de qualquer pessoa da Tripulaçaõ, sendo aprezada, indo a algum lugar a serviço do Navio e carga, entraõ em Avaria grossa por hum principio de equidade muito attendivel; sendo racionavel, que se indemnize por contribuiçaõ taõ grave calamidade acontecida em consequencia de expediente tomado para geral beneficio. As Ordenanças Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 4. Art. 16, 17, e 18 estabelecem a distincçaõ seguinte.

,, Os marinheiros aprezados no Navio, e feitos escravos, naõ poderaõ
,, pertender cousa alguma contra os Mestres, Proprietarios, ou Carregado-
,, res para o pagamento de seu resgate.

,, Mas-

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 41. sub §. 9.

,, Mas se algum delles he aprezado, sendo enviado ao mar, ou a terra
,, para o serviço do Navio, o seu resgate será pago á custa do Navio; e se
,, he para o Navio, e a carregaçaõ, elle será pago á custa de todos os dous,
,, com tanto que elles cheguem a bom porto; tudo porém até concurren-
,, cia de trezentas libras, sem prejuizo de suas soldadas.

,, A repartiçaõ das sommas destinadas ao resgate dos marinheiros será
,, feita á diligencia do Mestre, incontinente depois da chegada do Navio,
,, e será o dinheiro depositado nas mãos do principal interessado, que terá
,, a obrigaçaõ de o empregar incessantemente para o dito resgate, pena do
,, quadruplo a proveito dos marinheiros aprezados.

Valim no seu Commentario áquelles artigos observa, que o primeiro he justo, e coherente ao artigo quinto do Liv. 3. Tit. 7. das Avarias, que estabelece a preza feita sobre o Navio como Avaria simples.

Se o Corsario ou Pirata, sem ser em consequencia de resgate, ou a titulo de refens, escolhe, e leva para seu bordo quaesquer pessoas da Equipagem, he huma infelicidade particular do que soffreo a preza, bem como seria a do Proprietario cujos effeitos elle tomasse. A mesma razaõ ha a respeito do Proprietario do Navio, quando algum da Tripulaçaõ he aprezado, tendo sido enviado ao mar ou á terra a serviço do Navio sómente: neste caso os Carregadores nada tem que contribuir, naõ havendo recebido proveito em semelhante expediente: porém se este foi feito a beneficio tambem da carga, a contribuiçaõ delles he indispensavel, merecendo indemnisaçaõ e recompensa o detrimento soffrido em beneficio alheio. Mas, para se verificar tal obrigaçaõ, he necessario que o Navio e carga chegue a bom porto; pois sem a sua effectiva salvaçaõ cessa o fundamento, e necessidade de contribuir, naõ bastando a utilidade do meio empregado para geral beneficio, se o exito naõ correspondeo ao destino, como se vê dos principios postos nos Cap. 4. e 6.

As ditas Ordenanças limitaõ o preço do resgate das gentes de mar no caso dito, até trezentas libras, ou noventa e seis mil réis da nossa moeda; mas em compensaçaõ lhes daõ o frete inteiro, como se tivessem servido toda a viagem, visto naõ ser por falta delles, mas sim por infortunio acontecido no serviço, que ficáraõ impossibilitados de concluir a mesma viagem. Além disto daõ a providencia de encarregar ao Mestre do Navio a obrigaçaõ de diligenciar a sua liberdade, condemnando ao principal interessado no quadruplo no caso de negligencia, e inacçaõ neste particular. Accrescenta o mesmo Valim que, se elle omittisse este seu dever, o Procurador Regio do Almirantado teria direito de interpôr officio fiscal para o constranger a praticar a sua obrigaçaõ; e igualmente ao Depositario do dinheiro do resgate, se fosse negligente em trabalhar no livramento dos captivos (1).

7.°

(1) Pela Lei do Reino he muito favoravel a causa do Captivo em poder de inimigos, e qualquer do Povo póde requerer em seu favor. Ord. Liv. 1. tit. 90. in pr. mas a do Liv. 5. tit. 6. §. 23, em attençaõ

7.º As despezas do curativo, e funeral, ou enterro das gentes de mar feridas, e falecidas em combate com os inimigos, saõ tambem Avaria grossa. As Ord. de Mar. Fr. determinaõ o seguinte no Liv. 3. Tit. 4. Art. 11.

,, O homem de mar, que for ferido no serviço do Navio combatendo ,, contra os inimigos, ou piratas, será curado á custa do Navio, e da Carre- ,, gaçaõ. . . . E no Liv. 3. Tit. 7. Art. 6. = O curativo, e sustentaçaõ do ,, homem de mar ferido, defendendo o Navio, saõ Avarias grossas, e com- ,, muns.

Valim nota que esta legislaçaõ tem lugar, naõ só, quando o marinheiro he ferido com as armas na maõ no acto de combate, senaõ tambem, quando na mesma occasiaõ faz a manobra. A razaõ he identica.

Alguns Authores querem que o marinheiro estropeado em combate, e ficando incapaz de ganhar a sua vida, deva ser sustentado por huma pensaõ vitalicia, á custa dos proprietarios do Navio, e carregaçaõ. Porém o dito judicioso Commentador das citadas Ordenanças bem adverte, que este encargo seria muito oneroso aos particulares, e retardaria o Commercio maritimo. Como o Estado interessa na prosperidade da navegaçaõ, e valentia das gentes de mar, aos Soberanos he que pertence prover á subsistencia dos feridos por semelhante causa. Para este effeito a França erigio o Hospital dos invalidos, e ahi se manda dar meio soldo aos que ficáraõ nos combates fóra de estado do serviço da Marinha.

Os que morrem na acçaõ da defeza do Navio, seja com as armas na maõ, seja fazendo a manobra, ou em consequencia de feridas, ou d'outro accidente no mesmo conflicto, estaõ nas mesmas circumstancias. As citadas Ordenanças Liv. 3. Tit. 4. Art. 15. assim dispõe.

,, A soldadas do homem de mar morto defendendo o Navio seraõ pa- ,, gas por inteiro, como se elle tivesse servido toda a viagem, com *tanto* ,, *que o Navio chegue a bom porto.* ,,

Esta disposiçaõ he dirigida a animar o Commercio maritimo, segurando aos herdeiros das gentes de mar mortas em combate a sua inteira soldada. Valim a este Artigo observa que, sendo os marinheiros mortos em combate mais favorecidos pelo beneficio de seus herdeiros, do que morrendo de simples morte natural, ainda causada pelas fadigas do serviço do Navio nos termos dos Artigos 13, e 14 do citado Titulo; deve ser pago á custa tanto da carregaçaõ, como do Navio, o excedente das soldadas que seriaõ devidas no caso taõ sómente de morte natural; porque este excedente vem a ser huma despeza extraordinaria, que deve ser supportada em commum, como derivada do acto da defeza, e combate a bem do mesmo Navio, e carga.

Mas para que os herdeiros do marinheiro possaõ no dito caso ter direito á inteira soldada, he necessario que o Navio chegue a bom porto; ou

 aliàs

da fé publica e Direito das Gentes, manda castigar com pena de morte ao refens que foge antes de ser posto em liberdade pela Naçaõ a que foi dado, e igualmente se commette furto.

aliàs que o salvado do naufragio chegue para satisfaçaõ da mesma soldada; naõ só pela regra geral que, no caso de preza, e naufragio, as gentes de mar só tem direito ás suas soldadas pelo salvado do Navio, e frete das mercadorias, segundo o Art. 8, e 9. do acima citado Titulo, senaõ tambem pelo outro principio estabelecido nas avarias grossas, que naõ ha lugar á contribuiçaõ dos interessados, quando se naõ salva o Navio.

Deve-se aqui notar a benigna providencia do illuminado governo de Sua Alteza Real a favor das gentes de mar, que mandou declarar na Praça de Lisboa por Edital da Real Junta do Commercio de 29 de Julho de 1799, ampliando o Decreto de 14 de Setembro de 1798, declarando, e ordenando, que a gratificaçaõ de hum e meio por cento concedida no mesmo Decreto ás Tripolações, que se defendessem valorosamente do inimigo, competisse a todos os Navios mercantes, armados, ou naõ armados em guerra, e naõ comboiados; com tanto que mostrassem no mesmo Tribunal ter havido ataque, e resistencia acompanhada de feliz successo: que para aquella gratificaçaõ contribuisse o valor da carga, e o do Navio com o do maçame, e fretes, avaliado tudo por Louvados da nomeaçaõ das Partes, os quaes buscaraõ o valor medio de todas estas cousas ao tempo de chegar o Navio ao porto, depois do combate: devendo o Tribunal corrigir qualquer discordancia dos Louvados, a fim de que as avaliações sejaõ sempre favoraveis ao Commercio: ficando outro sim ao arbitrio do Tribunal estabelecer hum methodo simples para a arrecadaçaõ, e repartiçaõ da Contribuiçaõ por meio de hum Magistrado intelligente, e activo na execuçaõ das Reaes Ordens; e que a distribuiçaõ do premio seja em proporçaõ com os salarios das Equipagens; devendo succeder nella o herdeiro, ou herdeiros de qualquer dos combatentes que morrer. Veja-se o ultimo Decreto sobre esta materia.

EDITAL.

O PRINCIPE REGENTE NOSSO SENHOR Ampliando o Decreto de 14 de Setembro, passado pelas Resoluções de nove de Fevereiro, e seis do corrente Julho, dirigidas ao Tribunal Supremo da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegaçaõ destes Reinos, e Seus Dominios. Foi servido declarar, que a gratificaçaõ de hum meio por cento, concedida no mesmo Decreto ás Tripolações, que se defendessem valerosamente do inimigo, competisse a todos os Navios mercantes, ou armados em guerra, e naõ Comboiados; com tanto que mostrassem no mesmo Tribunal ter havido ataque, e resistencia acompanhada de feliz successo: Que para aquella gratificaçaõ contribuisse o valor da carga, e o do Navio, com o do maçame, e fretes, avaliado tudo por Louvados da nomeaçaõ das Partes, os quaes buscaraõ o valor médio de todas estas cousas ao tempo de chegar o Navio ao porto, depois do combate: devendo o Tribunal corrigir qualquer dis-

discordancia dos Louvados, a fim de que as avaliações sejaõ sempre favoraveis ao Commercio: ficando outro sim ao arbitrio do Tribunal estabelecer hum methodo simples para a arrecadaçaõ, e repartiçaõ da Contribuiçaõ por meio d'hum Magistrado intelligente, e activo na execuçaõ das Reaes Ordens: Que a distribuiçaõ do premio seja em proporçaõ com os salarios das Equipagens; devendo succeder nella o herdeiro ou herdeiros de qualquer dos Combatentes que morrer. Lisboa 29 de Julho de 1799.

Francisco Soares de Araujo Silva.

CAPITULO XVII.

Da responsabilidade nas Avarias.

A Responsabilidade nas Avarias he a necessidade, ou obrigaçaõ de soffrer alguem, ou pagar o damno, ou despeza extraordinaria do Navio, e mercadorias, por qualquer accidente maritimo, ou de contribuir para a indemnisaçaõ do mesmo damno, ou despeza que se procurou para o geral, e effectivo beneficio dos interessados no cargo, e carga. Como estes accidentes podem provir de diversas causas, e motivos, e constitue consequentemente essenciaes as notaveis differenças nas Avarias, segundo fica indicado nos Cap. 2. 4. e 6, tambem a responsabilidade varia conforme a diversidade da origem, e fim que as occasionou.

Pela regra geral de Direito Maritimo já notada no Cap. 5. *as Avarias simples devem ser supportadas, e pagas pela cousa que tiver soffrido o damno, ou causado a despeza; e as Avàrias grossas, e Communs recahem tanto sobre o Navio, como sobre as mercadorias, soldo a libra, isto he, á proporçaõ do interesse dos respectivos proprietarios.*

Se as Avarias simples procedem de vicio do Navio, e carregaçaõ, ou de facto do proprietario, e gentes de mar, os prejudicados estaõ na necessidade de soffrer o infortunio a que deraõ occasiaõ, ou tem seu regresso contra aquelles, a quem se póde imputar o prejuizo. Se foraõ derivadas de mera fortuna de mar, he calamidade particular, que todos supportaõ a força na parte relativa, sem que pessoa alguma deva garantia, ou indemnisaçaõ aos que sentíraõ detrimento; salvo se, acontecendo o perigo, se empregáraõ os meios para o fim da salvaçaõ commum, e esta se conseguio, e se deveo a taes meios: do contrario, se o exito naõ correspondeo ao destino, cada hum soffre a propria perda.

CAPITULO XVIII.

Da responsabilidade na Avaria procedida de vicio do Navio, ou carregaçaõ, e do facto dos Proprietarios.

AS Ord. Mar. Fr. das Avarias Art. 5. assim dispõem.

,, Os damnos acontecidos ás mercadorias pelo vicio proprio, saõ Ava-
,, rias simples por conta dos Proprietarios.

He clara a razaõ, porque a Avaria, que se deriva do vicio proprio da cousa que a soffreo, deve ser unicamente por conta dos Proprietarios, a quem pertencem os commodos, e proveitos, e naõ podem ignorar ou naõ se presume, que ignoraõ a qualidade da cousa, que expõem aos riscos maritimos. Por exemplo, se o Navio, por mal construido, ou alquebrado, ou por velho, abrio agua, careceo de embono, ou d'outra obra, he evidente que os damnos, e despezas necessarias a reparallo devem recahir simples, e particularmente sobre o Navio, e soffrellas o seu Proprietario, que lhe percebe os fretes, e naõ póde attribuir, e imputar os prejuizos a pessoa alguma: em tal caso vale a trivial regra de Direito = *que a cousa perece para seu dono* =. Vid. L. 15. ff. locat. conduct.

Pela mesma razaõ devem ser unicamente a cargo dos Proprietarios as Avarias, que sobrevem ás mercadorias, taõ sómente em razaõ do seu vicio intrinseco, defeituosa qualidade, e natural tendencia, e facilidade de se arruinarem, corromperem, ou diffluirem, como os mantimentos, sáes liquidos, e substancias espirituosas, e sujeitas á fermentaçaõ, e infecçaõ espontanea. Igualmente saõ a cargo dos Donos das mercadorias, os damnos que resultaõ do defeito do enfardamento, caixas, e vasilhas, em que se involvem, ou incluem os effeitos carregados a bordo; com tanto que nisso naõ influisse facto do Mestre do Navio pela má arrumaçaõ da carga, ou outra culpa, e omissaõ.

Porém tendo havido incuria, ou grave falta do Proprietario, ou Mestre do Navio, de que resultassem damnos á carga, suppostos estes sejaõ contados por Avarias simples, e particulares, com tudo os respectivos Donos tem o seu regresso contra os ditos, pela regra geral, que deve resarcir o damno quem foi causa delle.

A obrigaçaõ do Mestre, ou Capitaõ do Navio, aliàs do Dono a quem representa, de reparar os damnos procedidos de vicio proprio do mesmo Navio, he expressa nas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 3. do Frete Art. 12.

,, Se o Carregador provar, que ao tempo, em que o Navio se fez á
,, véla, estava *incapaz de navegar*, o Mestre perderá o seu frete, e res-
,, ponderá pelos prejuizos, e interesses do mesmo Carregador.

A

A clausula de *incapaz de navegar*, he generica, e comprehensiva, naõ só do caso especifico da innavegabilidade, isto he, da absoluta, e real insufficiencia do Navio para fazer as funções do seu destino, por estar podre, ou mal construido; se naõ tambem quando está desapparelhado, sobre carregado, ou sem o numero de marinheiros necessarios ás manobras.

He indisputavel a Justiça desta decisaõ, que fixa a pena, e responsabilidade do Mestre, e por consequencia do Dono do Navio, que o authorizou, e lhe deo o commando, quando elle freta o mesmo Navio, estando aliás effectivamente incapaz de navegar, pela sua defeituosa construcçaõ, máo estado, ou sobrecarrego. A prova do máo estado deve ser feita por authentica declaraçaõ de Expertos, ou Officiaes competentes, como entre nós he a que se denomina *Mestrança da Ribeira*, debaixo da inspecçaõ do Intendente da Marinha, ou dos Magistrados, que tem a seu cargo a Policia do porto, com os Práticos do lugar, em Vestoria judicial. Omittida esta, he manifesta a prevaricaçaõ do Mestre, ou Proprietario do Navio, que engana ao Affretador, ou á Praça, quando o expõem a frete, ou a carregar para alguma viagem, e alcança o affretamento, ou carga, pela boa fé, com que se suppõem estar o Navio em a condiçaõ necessaria para encher o seu destino.

Valim commentando a dita Ordenança observa, que a mesma pena, e responsabilidade do Mestre, tem lugar, ainda quando, antes de carregar o Navio tivesse precedido Visita, e Vestoria por Officiaes competentes, e fosse julgado em estado de fazer viagem. Porque, semelhantes Visitas, e Vestorias de ordinario saõ feitas de hum modo perfunctorio, e deslaxado, e como de tarifa, sem a presença dos Carregadores, que seriaõ as Partes, e Contradictores legitimos, interessados a fiscalisallas, e controvertellas; e o Affretador, e Carregadores repousaõ na fé publica, confiando na exacçaõ, e fidelidade destes Actos praticados em consequencia da Policia do porto, supondo tudo feito em regra. Ainda que os Officiaes empregados neste ministerio tenhaõ a seu favor a presumpçaõ da Lei, esta com tudo naõ exclue já mais, e deve ceder á verdade, e legitimo direito das Partes damnificadas: Esta regra convém que tenha observancia em todos os negocios civis, e muito principalmente no Commercio, interessando a boa ordem na navegaçaõ, e bem da humanidade, que ninguem se prevaleça de méros formularios, e exterioridades para pôr em risco as vidas, e fazendas alheias, abrigando a sua cobiça, ou prevaricaçaõ com os subterfugios das trapaças do foro.

Pelo que nas ditas circumstancias, se acontecem as Avarias, de qualquer genero que sejaõ, o Affretador, ou Carregor tem direito de requerer nova Vestoria de Peritos; e se por ella se mostrar, que o Navio estava podre, e arruinado nas suas partes essenciaes, de sorte que se viesse no conhecimento que, posto elle, a sahida do porto, naõ tivesse lesaõ apparente, com tudo já preexistia vicio occulto de ferrugem dos prégos, furos

dos insectos, ou outro defeito semelhante, que o constituia insufficiente, e incapaz de resistir aos accidentes ordinarios de golpes de vento, e de mar, o dono do Navio he obrigado a satisfazer, e pagar qualquer damno procedido das ditas Avarias: estando contra elle a presumpçaõ de que bem sabia, ou devia saber do máo estado do Navio. E quando mesmo o naõ soubesse, estando na boa fé de que o Navio naõ tinha vicio occulto, que depois se descobrisse, issò o naõ podia relevar da responsabilidade de compòr o prejuizo; porque he, em toda a hypothese e circumstancia, necessariamente obrigado, pela natureza, e fim do seu negocio, ter o Navio bom, e em estado de fazer viagem com segurança ao porto do destino; e tal he a condiçaõ virtual, tacita, e subentendida, que se considera fazer com o Affretador, e Carregadores.

CAPITULO XIX.

Da responsabilidade nas Avarias por falta, ou fraude do Mestre ou da Equipagem.

AS Ordenanças Mar. Fr. Art. 4. declaraõ a seguinte:

„ O damno acontecido ás mercadorias por falta do Mestre, ou da Equi„ pagem, ou por naõ ter bem fechado as escotilhas, amarrado o Navio, for„ necido de bons apparelhos, saõ Avarias simples, que cahiraõ sobre *o* „ *Mestre, o Navio, e o frete.*

Estes exemplos saõ postos *enunciativa*, *e naõ taxativamente.* O Mestre responde naõ só pelas Avarias ahi especificadas, senaõ tambem por todas, que se provar, serem originadas de sua culpa, ou emissaõ. Na generalidade da clausula = *falta do Mestre e Equipagem* = se comprehendem todos os damnos derivados do que se chama = *barataria do Mestre e Equipagem* = que exemplificamos no tratado dos Seguros Part. I. Cap. 44.

Devem taes Avarias recahir sobre o Mestre, ainda quando o facto procedesse taõ sómente de culpa dos marinheiros, que desobedecessem, ou faltassem ao serviço: porque por Direito elle he obrigado a responder pelas faltas de suas gentes, que escolheo, e alistou, salvo o seu recurso contra os que naõ fizeraõ o seu dever, ou commettéraõ extravio, furto, damnificamento da carga, ou outra malfeitoria.

O Senhor Emerigon Cap. 12. Sec. 4. se explica assim. „ O Capitaõ he „ obrigado por todos os damnos, que acontecem á mercadoria por sua falta: „ porque, em razaõ do frete que recebe, elle deve entregar a mercadoria „ tal como a recebeo segundo o theor do conhecimento, em quanto naõ „ mostrar, que o prejuizo procedéra de hum accidente, que se naõ podia „ prever, nem impedir.

De-

Devem as Avarias, de que se trata, recahir tambem sobre o Navio, isto he, sobre o dono delle, até á concurrencia do seu valor e frete vencido nessa viagem: porque este deve garantia á Praça, e he consequentemente responsavel pelos factos do Mestre, que elegeo, e prepoz a todo o expediente, e governo do Navio; aliàs os Carregadores seriaõ enganados, e lesados contra a boa fé do Commercio, e navegaçaõ. Tal he a disposiçaõ geral de Direito commum, que he com tudo modificada, e restricta pelas Ord. Mar. Fr. Liv. 2. Tit. 8. Art. 2.

,, Os Proprietarios dos Navios seraõ responsaveis pelos factos do Mes-,, tre; mas elles ficaraõ desencarregados, *abandonando o Navio, e o frete.*

Ainda que os Proprietarios dos Navios sejaõ obrigados pelos factos do Mestre, em toda a extensão da obrigaçaõ, quando se está nos casos, em que, por Direito Maritimo, elle he authorisado a fazer determinações, e contrahir dividas a proveito do Navio para seus reparos, aprovisionamento, salvaçaõ, ou maior segurança, ou outras necessidades urgentes, como no caso de arribada forçada, emprestimo de dinheiros a crédito, ou a risco, composiçaõ com Piratas, affretamento, ou compra de outro Navio para transportar as mercadorias, sendo previamente condemnado em viagem por innavegavel, assim o exigindo o interesse publico, ainda que aliàs houvesse lesaõ nos contractos, ou o Navio viesse a perecer com tudo; no caso de Avarias, por falta do Mestre ou da Equipagem, he racionavel, que naõ sejaõ os Proprietaries obrigados senaõ até á concurrencia do valor, e frete do Navio, fazendo aos Carregadores o devido abandono; pois, como nota Valim commentando o citado Art. 2., se os Proprietarios fossem gravados além do dito valor, e frete, corriaõ o risco de serem arruinados pela má fé, ou pelas temeridades dos Capitães, e Mestres dos Navios e Embarcações; e o temor deste risco naõ poderia deixar de ser fatal á navegaçaõ: basta que sejaõ expostos, e compellidos ao mal gravissimo da perda do seu Navio e frete ganhado, para que o seu interesse, ainda independente das mercadorias, e carregaçaõ, os empenhe a fazer escolha de hum Capitaõ, sobre quem possaõ prudentemente contar. Como, feito o abandono do Navio, e frete no caso dito, os Carregadores naõ tem mais direito algum contra os Proprietarios, segue-se que, posto estes tenhaõ tambem carga propria no Navio, esta naõ se considera entrar no abandono, nem fica sujeita, nem alguns outros seus bens ao pagamento das perdas procedidas de facto do Mestre, e Equipagem.

Se o Navio pertence a muitos, todos saõ neste caso obrigados in solidum, isto he, cada hum de per si está sujeito á mesma garantia pela Avaria total no modo dito. He disposiçaõ de Direito commum, seguida geralmente no Commercio.

Os casos mais ordinarios de barataria dos Mestres dos Navios, e de que resultaõ Avarias, e prejuizos de muita consequencia aos Carregadores, saõ

as

as arribadas arbitrarias, a deviaçaõ de Comboi, extravios dos volumes, arrombamentos de caixas, evacuaçaõ das vasilhas. Não ha dúvida que em taes casos, e outros semelhantes, os prejudicados tenhaõ sua acçaõ contra o Mestre, e Dono do Navio para indemnisaçaõ do damno.

Ha tambem outras Avarias, que naõ se suppõem derivar de fraude do Mestre, mas de negligencia, omissaõ, ou temeridade em seu officio: taes saõ as enumeradas no Artigo da acima citada Ordenança, a que se podem accrescentar, por exemplo os damnos procedidos de haver sobrecarregado o Navio, de naõ ter boa Equipagem, ter sahido em tempo notoriamente tempestuoso, e contra o parecer dos Officiaes, etc.

O célebre Regulamento *do Consulado do Mar* Cap. 65, e 66 conta entre as Avarias a cargo do Mestre do Navio as que saõ causadas pelos ratos, se elle naõ teve a precauçaõ de ter gatos a bordo: mas naõ responde por ellas, se provar, que os tinha, e que morrèraõ na viagem; com tanto que no primeiro porto a que tocar, naõ se esqueça de procurar logo outros: tal he a doutrina de todos os Authores que tratáraõ desta materia, da qual tambem falla o nosso Jurisconsulto Portuguez Santerna.

CAPITULO XX.

Da responsabilidade na Avaria miuda.

As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 7. Art. 8.° assim declaraõ.

,, As despezas da paga das Embarcações, Barqueiros, e Pilotos da bar-
,, ra para fazerem entrar, conduzir, halar, e dar reboque ao Navio nos por-
,, tos e rios, ou para sahirem dos mesmos, saõ Avarias miudas, *que se pa-*
,, *garaõ huma terça parte pelo Navio, e os outros dous terços pelas merca-*
,, *dorias.*

Valim observa, que este Art. procede, quando estas despezas saõ ordinarias, e necessariamente feitas na viagem do destino do Navio, ainda sendo a mais feliz; porque pertencendo á Policia, e necessidade do porto, que, pela sua posiçaõ, exige aquellas cautelas a bem do Navio e carga, justo he, que os respectivos Proprietarios paguem taes despezas, á proporçaõ do seu interesse, e beneficio recebido. A partilha determinada no dito Artigo he racionavel, por simplicar-se a operaçaõ, considerando-se os casos ordinarios de importar a carga o dobro do valor do casco da Embarcaçaõ.

Mas se estas despezas foraõ feitas em consequencia de huma arribada forçada por tempestade, caça de inimigos, ou outro accidente maritimo de força maior, no justo temor de naufragio ou preza, sendo ellas por esta causa extraordinarias, devem entrar em contribuiçaõ como Avaria grossa.

O sustento do Piloto da barra, em quanto está a bordo, he só a cargo

do

do Navio, segundo os Juizos de Oleron, que nota Valim no Commentario daquelle artigo.

Quanto ás outras despezas, ou Avarias pequenas, impropriamente ditas, que o Mestre he obrigado a fazer no porto da carga, e descarga, como saõ os das visitas, consulados, guardas, ancoragem, boias, balizas, e outras pagas miudas de Direitos Reaes, ou Senhoriaes, e salarios de Officiaes publicos, e competentes despachos necessarios á Policia do mesmo porto, e expediçaõ do Navio, ellas vem a recahir taõ sómente sobre o Navio, devendo ser pagas pelos Mestres, por conta de seus Proprietarios, segundo as Ord. Mar. Fr. Tit. das Avarias Art. 9: bem entendido porém, que isto se verifica no caso de serem taes despezas ordinarias, e indispensaveis da viagem do destino; porque se foraõ em consequencia de arribada forçada para o bem, e salvaçaõ commum, sendo ja extraordinarias, seguem a regra das Avarias grossas.

CAPITULO XXI.

Da responsabilidade na Avaria reciproca.

A Avaria reciproca, ou de mutuo prejuizo, verifica-se no caso de abordagem de huma Embarcaçaõ com outra. Já indicamos os seus effeitos no Tratado dos Seguros Part. I. Cap. 40, pelo que respeitava á responsabilidade dos Seguradores.

As Ord. Mar. Fr. Tit. dos Seguros Art. 26 enumeraõ a abordagem entre *as fortunas de mar*; e no Tit. das Avarias Art. 10 dispõem.

,, Em caso de abordagem de Navios, o damno será pago igualmente ,, pelos Navios, que o tiverem feito, e soffrido.

Esta disposiçaõ suppõem a abordagem involuntaria, e inevitavel, que procedeo absolutamente de caso fortuito, sem mistura de culpa das gentes de mar; como por exemplo, em razaõ de tempestade, correntezas, nevoeiro, desgoverno do Navio por calmarias em mar alto, ou por outro accidente em viagem, ou no porto, que senaõ podesse precaver, ou resistir com a prudencia, ou força humana: porque, se ella procedeo de culpa, e, com mais forte razaõ, de malicia de algum dos Mestres, deve pagar a Avaria quem foi a causa della, segundo declara o Art. 11.

,, Se todavia a abordagem houver sido feita pela falta de hum dos Mes- ,, tres, o damno será reparado por aquelle, que tiver sido a causa.

Estas disposições saõ de Direito commum das Nações, e até achaõ-se determinadas nas Leis Romanas.

Naõ ha cousa mais ordinaria, em caso de abordagem, do que ver ao Mestre, e Equipagem de hum Navio, attribuir o damno á falta do outro, e este fazer outro tanto, retorquindo o argumento; e queixas contra o adver-

sario. A difficuldade de reconhecer de que parte esteve a falta, e se esta he de natureza, que mereça fazer condemnar aquelle a quem he imputada, na inteira satisfaçaõ de todo o damno, tem estabelecido a equitativa prática de se julgar por Avaria commum o damno soffrido das abordagens, quando naõ ha prova liquida da causa do desastre.

Estas abordagens saõ muito frequentes nos portos: e por isso em varias Ordenanças particulares se tem especificado os casos, em que tem lugar a imputaçaõ, e responsabilidade dos Mestres, quando estes as occasionaõ por faltarem a seu dever, ou naõ se conformarem á Policia do porto sobre a entrada, guarda, ancoragem, e amarraçaõ dos Navios; e os casos em que he licito, e até ordenado aos mesmos Mestres praticar alguns actos necessarios para prevenir as abordagens, e maiores perigos, que possaõ resultar delles.

As Ord. Mar. Fr., para prevenirem, ou remediarem os máos effeitos das abordagens nos portos, daõ as providencias seguintes no Liv. 4. Tit. 1. dos Portos, e Bahias.

Art. II. ,, Haveraõ sempre Marinheiros a bordo dos Navios, que estive-
,, rem no porto, para facilitar a passagem dos que entrarem, ou sahirem,
,, largar as amarras, e fazer todas as manobras necessarias, pena de cinco-
,, enta livras de multa contra os Mestres, e Patrões.

Dito Liv. Tit. 8.

Art. III. ,, Os Mestres dos Navios, vindo tomar Bahia, ou Porto, de-
,, vem ancorar a distancia tal huns dos outros, que as ancoras, e cabos naõ
,, se possaõ misturar, e causar prejuizo; pena de responderem por elles,
,, e de serem condemnados a arbitrio.

Art. IV. ,, Quando houverem muitos Navios na mesma Bahia, ou Por-
,, to, aquelle que se achar o mais avançado n'agua, será obrigado a ter du-
,, rante a noite farol, para advertir os Navios, que vierem do mar.

Art. V. ,, Quando o Navio se quizer fazer á véla de noite, o Mestre
,, será obrigado na vespera desse dia a pôr-se em franquia em lugar proprio,
,, para sahir sem fazer abordagem, ou damno a alguns, que estiverem no
,, mesmo porto; pena de pagar todas as despezas, prejuizos, e interesses,
,, e multa arbitraria.

Dito Liv. 4. Tit. 1.

Art. V. ,, Os Mestres, e Patrões de Navios, que quizerem suster-se
,, sobre as suas ancoras nos Portos, seraõ obrigados a ligar-lhes huma boia,
,, ou espia para as marcar; pena de cincoenta libras, de multa, e de repa-
,, rar todo o damno que dahi acontecer.

E no Liv. dito Tit. 2.

Art. II. ,, O Mestre do Cáes terá cuidado de fazer pôr em ordem, e
,, amarrar os Navios no porto: vigiará em tudo o concernente á Policia dos
,, Cáes, Portos, e Bahias, e fará em razaõ disto proceder a todas as notifi-
,, cações necessarias.

As

As ditas Ordenanças Liv. 5. Tit. 4. dos Pesqueiros, providenceiaõ tambem as abordagens, que resultaõ ás pescarias sedentarias do porto, embaraço, e rompimento das redes, etc.

Art. VIII.

,, Naõ poderaõ os Proprietarios, ou Rendeiros das pescarias exclusivas
,, pertender algumas custas, damnos, e interesses contra os Marinheiros,
,, cujos bateis tiverem abordado a seus Pesqueiros, senaõ justificarem que
,, a abordagem tem sido feita por falta, ou malicia destes.

A razaõ do decidido neste ultimo Artigo he, que naõ se faz presumivel, que os Mestres dos Navios, ou outras Embarcaçóes vaõ de proposito, e por malicia abordar aos viveiros, no risco de terem maior damno do que o que poderiaõ causar. A presumpçaõ pois está em seu favor, que naõ poderiaõ naturalmente evitar a abordagem, e que esta procedéra da violencia dos ventos, ou d'outro accidente maritimo: donde se segue, que para os fazer responsaveis, he necessario convencer por provas satisfatorias, que ella fora feita por falta, ou malicia.

Porém Valim commentando este Art. o interpreta dizendo, que elle só releva ao Proprietario do Navio da satisfaçaõ total do damno, mas naõ da parcial a que deve contribuir na fórma do citado Art. 10. das Avarias, conjunctamente com o Proprietario do pesqueiro; para o que se deve fazer avaliar a Avaria recebida de huma e outra parte, e repartir-se a somma igualmente: bem entendido, que isto procede no caso de se ter o mesmo Proprietario do pesqueiro conformado ás regras da Policia do Porto: porém havendo nelle falta, ou contravençaõ, como por exemplo, naõ tendo posto em distancias competentes espias, boias, e outros signaes para advertir aos navegantes, naõ sómente naõ tem direito de exigir contribuiçaõ, senaõ que he obrigado a reparar por inteiro o prejuizo, que tem causado.

Na avaliaçaõ da Avaria causada aos pesqueiros, redes, e fios dos pescadores sómente se deve attender ao prejuizo realmente recebido, e para o effeito de reparar os mesmos pesqueiros, e redes, repondo-se huma, e outra cousa em estado de servir como antes; mas naõ á indemnisaçaõ dos pescadores pelo peixe que poderiaõ ter pescado: porque isso he indemonstravel, ou de muito difficil liquidaçaõ: porém alguma attençaõ se deve ter aos salarios ordinarios do tempo perdido da pescaria.

CA-

CAPITULO XXII.

Da responsabilidade dos Seguradores nas Avarias.

OS Seguradores por força, e natureza do seu contrato respondem aos Segurados naõ só pela perda total nos chamados *Sinistros maiores* de naufragio, varaçaõ, preza, innavegabilidade, detençaõ de Principes, senaõ tambem pela perda parcial nos *Sinistros menores* do alijamento, arribada, abordagem, e outros damnos, prejuizos, e desembolsos, cuja importancia naõ exceda ametade do valor do Navio, e carga, com tanto que procedaõ de mera fortuna de mar. Tal he a Lei geral das Nações, e a regra das Ord. M. Fr. Liv. 3. Tit. 6. Art. 26.

,, Seraõ aos riscos dos Seguradores todas as perdas, e prejuizos que ,, acontecem sobre o mar por tempestade, naufragios, varações, aborda- ,, gens, mudança de derrota, de viagem, ou de Navio; alijamento, fogo, ,, prezas, pilhagem, detençaõ de Principe, declaraçaõ de guerra, repre- ,, zalias, e geralmente por todas as outras fortunas de mar. ,,

Em todas as Apolices de Seguro se achaõ estas, ou outras substanciaes declarações.

Diz-se *com tanto que procedaõ de mera fortuna de mar*; porque provindo os damnos, e despezas do vicio do Navio, ou da carregaçaõ, ou da falta do Mestre, e Equipagem, ou do proprio Segurado, ou da Policia do Porto, já os damnos se naõ podem considerar casos fortuitos, e contingentes de aventura maritima (que saõ o objecto especifico do Seguro); mas sim, ou accidentes necessarios, e derivados da natureza da cousa exposta aos riscos, ou factos imputaveis ás gentes de mar, ou dos mesmos Donos do Navio, e carga que devem gravar unicamente a seus authores, ou desembolsos indispensaveis, e que já se prevem, e calculaõ na expediçaõ de qualquer Navio, e vem por isso a entrar nas despezas ordinarias, que naõ se consideraõ por Avarias.

Em virtude deste principio as ditas Ord. estabelecêraõ as seguintes regras no Tit. 5. Art. 12. ,, Naõ será reputado caso fortuito tudo o que acon- ,, tece por vicio proprio da cousa, ou pelo facto dos Proprietarios, Mestres, ,, ou Carregadores, se outra cousa naõ he ajustado no contrato. ,, E no Tit. 6. Art. 29.

,, Os descahimentos, diminuições, e perdas, que acontecem pelo vi- ,, cio proprio da cousa, naõ cahiraõ sobre os Seguradores. ,,

Art. 27. ,, Se a mudança de derrota, e de viagem, ou de Navio acon- ,, tece por ordem do Segurado sem o consentimento dos Seguradores, elles ,, seraõ descarregados dos riscos; o que terá igualmente lugar em todas as ,, outras perdas, e prejuizos que acontecerem pelo facto, ou falta dos Se-

,, gu-

,, gurados, sem que os Seguradores sejaõ obrigados a restituir o premio, se
,, tem começado a correr os riscos.

Art. 28. ,, Naõ seraõ tambem obrigados os Seguradores a supportar as
,, perdas, e damnos acontecidos aos Navios, e mercadorias pela falta dos
,, Mestres, e marinheiros, se pela Apolice elles se naõ encarregáraõ da ba-
,, rataria do Patraõ.

Art. 30. ,, Naõ seraõ tambem obrigados pelas miudas Avarias, ou des-
,, pezas das pagas feitas aos Pilotos da barra, barcos de reboque, e direc-
,, çaõ do Navio á entrada dos portos, Direitos de licença, Visita, Consula-
,, do (1), ou quaesquer outros impostos sobre o Navio, e mercadorias.,,

Quando porém a Avaria naõ vai a mais de hum por cento, ainda que o caso seja dos que o Segurador responde, com tudo, por se evitarem litigios sobre objectos insignificantes, as ditas Ordenanças declaraõ, que o Segurador naõ he obrigado a pagar cousa alguma aos Segurados, como se vê do Liv. 3. Tit. 6. Art. 47.

A Regulaçaõ da Casa dos Seguros de Lisboa estabelece o seguinte no Art. 22.

,, Quando nas Apolices dos Seguros naõ houver convençaõ a respeito
,, das Avarias, estas seraõ reguladas na fórma seguinte.

,, Toda a qualidade de paõ, legumes, e frutas he isenta de Avaria
,, ordinaria, por serem generos corruptiveis por natureza; naõ seraõ porém
,, estes ditos generos isentos das Avarias geraes.

,, As Avarias em peixe, assucar, tabaco, linho, linho canhamo, pel-
,, les acamurçadas seraõ pagas pelos Seguradores, excedendo dez por cen-
,, to.

,, As avarias em todos os mais generos de fazendas, corpos de Na-
,, vios, e seus apparelhos seraõ pagas excedendo tres por cento.

,, Naõ se pagaraõ avarias de cousas líquidas, sendo causadas por de-
,, feito das vasilhas, e sómente se pagaraõ no caso de naufragio, ou va-
,, raçaõ. ,,

Nas Apolices da dita Casa de Seguros estipula-se, e expressa-se a obrigaçaõ seguinte dos Seguradores.

,, No caso da perda, que Deos naõ permitta, promptamente a pagare-
,, mos, logo que nos for demonstrada; a saber: Sendo perda total, a no-
,, venta e oito por cento; sendo Avaria grossa, sem abatimento; e sendo
,, Avaria ordinaria, pagaremos a diminuiçaõ do valor, que por ella tive-
,, rem os géneros segurados; cuja diminuiçaõ se conhecerá na Avaria par-
,, cial, comparando os géneros avariados com os naõ Avariados: e na Ava-
,, ria universal, comparando o seu valor existente com o primeiro valor,
,, e gastos constantes das facturas originaes, que seraõ juradas.

(1) Vid. Ordenanças Liv. 1. Tit. 10.

CAPITULO XXIII.

Do Juizo em causas de Avaria.

O Juizo competente em causas de Avarias he de ordinario diverso do das Justiças ordinarias do paiz; e costuma ser privativo ou da Jurisdiçaõ do Almirantado, e dos que delle tem commissaõ especifica; ou dos Tribunaes, Cameras, ou Consulados do Commercio, ou em fim dos Magistrados, que tem intendencia nas cousas pertencentes á Policia, e Alfandega do porto. Na França pertence aos Conselhos Supremos, ou Mezas Subalternas do Almirantado, como se vê do Liv. 1. Tit. 2. Art. 3. ,, Conheceraõ tambem os ,, Officiaes do Almirantado das fracturas, naufragios, e varaçaõ dos Na- ,, vios; do alijamento e contribuiçaõ; *Avarias* e damnos acontecidos aos ,, Navios, e ás mercadorias, da sua carregaçaõ.

Valim ao Art. 11. das Ord. Tit. das Avarias observa, que este direito do Almirantado deveria ser da sua competencia, para conhecer de todas as causas maritimas. Por isso diz que, nos casos de abordagem de Embarcaçaõ da Coroa com Embarcaçaõ Mercante, as partes se devem prover perante os Juizes do Almirantado do lugar, onde se deverá fazer igual justiça como nas abordagens de Navios particulares: pois naõ póde já mais presumir-se da mente do Soberano, que a Marinha Real, destinada á protecçaõ do Estado, e Marinha Mercante, naõ indemnise, segundo a Lei do Mar, os damnos, que, pelos accidentes da navegaçaõ, acontecerem ás Embarcações dos particulares.

Entre nós, segundo as Ordenações do Reino, o conhecimento das Avarias pertence ao Ouvidor d'Alfandega, á excepçaõ das que acontecem nas Embarcações, que vem da India, e Brazil; por terem os negocios da Navegaçaõ e Commercio dessas partes o Juiz Privativo de India e Mina, como he expresso na Ord. Liv. 1. Tit. 52. §. 1. e Tit. 51. §. 3.

,, Item, conhecerá de quaesquer fretes, Avarias, custas, e soldos, ,, que perante elles forem demandados, naõ sendo de Náos ou Navios dos ,, lugares, de que o conhecimento pertence ao Juiz da India, e Mina co- ,, mo em seu Titulo se contém.

,, Item, conhecerá (o Juiz de India e Mina) das demandas, que se ,, moverem sobre fretes, os quaes mandará depositar na fórma, em que o ,, ha de fazer o Ouvidor da Alfandega, conforme a seu Regimento. E bem ,, assim, conhecerá de Avarias, custos de Náos, e Navios, ou outras de Gui- ,, né, Arguim, India, Brazil, Çofalla, ou dos lugares, que se regulaõ pe- ,, las Leis de Guiné, e India, e assim conhecerá dos tratos, convenças, e ,, maleficios, que nos ditos lugares, e Navegaçaõ delles, ou sobre cousas

,, del-

,, delles, ou para elles se fazem, de que nenhum outro Julgador conhe-
,, cerá, posto que as Partes se desaforem.

Sendo a demanda de Avarias entre os seguradores, e os segurados, o conhecimento he privativo da casa dos Seguros em conformidade ao Assento da Casa da Supplicaçaõ de 7 de Fevereiro de 1793. Veja-se o Tratado dos Seguros Part. 3. Append. pag. 138.

He aqui de notar, que o Alvará de 7 de Dezembro de 1796, dando ao Conselho do Almirantado o direito de julgar em ultima instancia da validade das Prezas, feitas por Embarcações de Guerra da Coroa, ou por Armadores, Portuguezes, generaliza, em tal caso, a sua competencia para o conhecimento das causas, que sobre o mesmo objecto se excitarem; no que parece comprehender as demandas de Avarias, a que podem dar occasiaõ as mesmas Prezas.

CAPITULO XXIV.

Da Acçaõ da Avaria para a indemnidade, e contribuiçaõ.

COmo a Avaria procede de diversas origens, e o principio da responsabilidade nella tambem varia, conforme as causas que a produzem, assim tambem diversifica a Acçaõ para resarcimento do damno, segundo a natureza do caso. Póde-se porém reduzir a duas classes; a saber: nas Avarias simples, e reciprocas, a Acçaõ he *para a indemnidade absoluta*: nas Avarias grossas, he *para simples contribuiçaõ*, ou *indemnidade relativa*. Nas Avarias simples, procedidas de mera fortuna do mar, acontecidas ao Navio, ou á carga, os respectivos Proprietarios naõ tem Acçaõ alguma, salvo contra os Seguradores, se tinhaõ cuberto os seus riscos com legitimas Apolices; com o desconto porém prefixo nas Apolices, e Regulaçaõ da Casa dos Seguros, que se notou no Cap. 22. Se procedêraõ de vicio proprio da cousa avariada, cessa este direito: antes mostrando-se, que o Navio era já innavegavel ao tempo da partida, o Dono he responsavel pelo damno aos Carregadores; pois he visto havellos enganado, expondo á navegaçaõ, como em bom estado, huma Embarcaçaõ insufficiente para encher o seu destino.

Se as ditas Avarias tiveraõ por causa alguma fraude, ou culpa do Mestre, tanto o Dono do Navio, como os Carregadores, tem contra elle sua Acçaõ para lhes resarcir os prejuizos. Nem os Seguradores respondem em tal caso; salvo se se encarregáraõ da barataria do Mestre, e Equipagem. He porém de notar, que nestas circumstancias os Carregadores podem exercer a sua Acçaõ simultaneamente, naõ só contra o Mestre, senaõ tambem contra o Proprietario do Navio, que tem obrigaçaõ de responder pelos factos de seus Prepostos, que authorisou, e deo credito. De ordinario a indemnisaçaõ des-

ses

ses prejuizos se faz extrajudicialmente por composiçaõ ; e he a maneira mais franca, e rasoada de arranjar taes negocios.

Nas Avarias reciprocas, compete a Acçaõ aos Mestres, ou Proprietarios das Embarcações, damnificadas pela abordagem, ou qualquer damno de mutuo prejuizo; naõ só quando taes Avarias procedérao de culpa de algum delles, ou das respectivas Equipagens, senaõ tambem quando, sobrevindo por accidente puramente fortuito, elles duvidaõ prestar a indemnisaçaõ competente, segundo as regras do Direito maritimo em tal caso, que foraõ expostas no Cap. 21.

Nas Avarias grossas, assim como os Carregadores tem contra o Mestre, segundo a Lei Rhodia, sua Acçaõ *ex locato* para o compellir á entrega das mercadorias salvas, que recebeo a bordo, e de que deo conhecimento, assim compete ao Mestre do Navio a Acçaõ *ex conducto* contra todos os interessados no casco, e carga (e por consequencia contra os Seguradores da parte segurada); para o fim da geral contribuiçaõ, ou, como se diz na dita Lei, para se communicar o damno proporcionalmente; pertencendo-lhe em consequencia o direito da retençaõ dos effeitos a bordo, em quanto se lhe naõ der cauçaõ satisfactoria, segundo vai dito mais amplamente no Cap. 24. infra, e no Cap. 11. Tratado da Policia dos Portos, e veja-se Valim as Ord. Liv. 3. Tit. 3. Art. 23, e 24, e Tit. 8. Art. 21.

Ainda que esta Acçaõ, para contribuiçaõ, seja por Direito Civil privativa do Mestre, como Procurador legal de todos os Interessados no corpo, e carregaçaõ do Navio; com tudo, sendo elle negligente em requerer a contribuiçaõ, póde ser legitimamente intentada, seja pelos Armadores, seja pelos Carregadores particulares; bastando ter alguem nisso interesse para ter direito de ser ouvido em Juizo, como sustenta Emerigon Cap. 12. Sec. 43.

O regulamento da Avaria para contribuiçaõ póde fazer-se, para se evitarem custas da Justiça, amigavelmente entre os contribuentes; mas naõ obriga em tal caso, senaõ ás partes entre as quaes for feito, ou nelle consentíraõ. Os que naõ foraõ para elle chamados, e sentem-se prejudicados, entendendo ter havido lesaõ, e colloio em fraude sua, podem reclamar o regulamento extrajudicial, e requerer a repartiçaõ em devida fórma em Juizo competente. Assim he coherente a Direito, e se deduz da Ord. do Reino Liv. 3. Tit. 81. in princip.

Por via de regra ao Capitaõ he que pertence o apresentar a conta, ou estado demonstrativo das perdas, prejuizos, e despezas, para se proceder ao rateio. Este deve ser feito no lugar da descarga, ou desarmamento do Navio. Ord. Mar. Fr. Tit. do Alijamento Art. 6.

Em conformidade á Lei Rhodia, as cousas perdidas deviaõ entrar na contribuiçaõ e rateio sómente pelo preço, que custáraõ, sem se examinar se ellas poderiaõ ser vendidas por outro maior; porém as salvas o deviaõ ser, avaliando-se as mesmas, naõ pelo custo da compra no lugar da partida, mas sim pelo que se podessem vender no lugar da descarga ao tempo da feliz

che-

chegada do Navio que soffreo a Avaria grossa. E tal custo ha de ser o declarado por Peritos, ou Avaliadores públicos, segundo o que as cousas salvas ahi entaõ valessem, attendendo-se a commum, e geral estimaçaõ, á regra natural, e legal dos preços. Vejaõ-se as Ordenanças de Bilbáo Cap. 21. Art. 2, e 4, e os Decretos, que vaõ no fim do Cap. 16 desta Obra.

Aquella antiga disposiçaõ foi modificada pelos Regulamentos Maritimos, e usos das Nações modernas. No Consulado do Mar Cap. 95 era decidido que, se o alijamento acontecesse, antes de meia viagem, as mercadorias alijadas deviaõ ser avaliadas, segundo o seu valor no lugar da carga da Embarcaçaõ; e se fosse depois, o deveriaõ, ser segundo o do lugar da descarga. Porém as Ordenanças de Mar. Fr., seguindo as de Wisbuy e Direito Hanseatico, estabelecêraõ em todos os casos de Avaria grossa as seguintes regras mais conformes á boa razaõ, por constituirem em igualdade de condiçaõ a todos os Proprietarios do salvado ou perdido no Navio, ou mercadorias, obrigando-os a entrar com o valor respectivo pelo preço, segundo o qual, se poderia vender no Porto da descarga no estado, em que se acharem. Assim he disposto no Art. 6. Tit. do Alijamento.

,, As mercadorias alijadas e salvas seraõ estimadas ou avaliadas, segun-
,, do o preço corrente no lugar da descarga da Embarcaçaõ.

Art. 14. Tit. do Frete. ,, Será devido o frete das mercadorias que o
,, Mestre tiver sido constrangido a vender para as necessidades urgentes do
,, Navio, mettendo-se-lhe em conta o seu valor pelo preço, segundo o qual
,, se vender o resto no lugar de sua descarga.

Art. 13. ,, O Mestre será pago do frete das mercadorias que tiverem si-
,, do alijadas ao mar para salvaçaõ commum, com encargo de entrarem pa-
,, ra a contribuiçaõ.

Art. 20. ,, A contribuiçaõ para o resgate se fará sobre o preço corren-
,, te das mercadorias, descontando-se as despezas.

Todos estes Artigos, diz o Senhor Emerigon, tem sido dictados pelo mesmo principio. Os effeitos alijados, vendidos, ou dados para salvaçaõ commum, consideraõ-se no Regulamento da Avaria grossa como ainda existentes no Navio; e por isso he que se declaraõ sujeitos á contribuiçaõ, e ao pagamento do frete, estimando-se pelo preço do lugar da descarga. Deve-se porém na liquidaçaõ desse valor das mercadorias abater ou descontar o frete, direitos, e outras despezas concernentes aos effeitos que devem entrar em contribuiçaõ; mas naõ se deduz cousa alguma da metade do Navio, e do frete.

Deve-se notar que, na liquidaçaõ da Avaria grossa, convém unicamente attender-se ao valor actual das cousas salvas, e naõ ao seu pezo e volume.

CAPITULO XXV.

Das cousas que entraõ em contribuiçaõ.

A Importancia do Navio salvo, e que tudo nelle existia ao tempo, em que acontece a Avaria grossa, sendo estimavel em preço, entra em contribuiçaõ *activa*, e *passivamente*, á proporçaõ do seu valor, com as modificaçóes abaixo declaradas. Diz-se *activa*, e *passivamente*, isto he, em beneficio, ou desavantagem dos Proprietarios: porque todos os interessados no bem, e salvaçaõ commum, e que aliàs naõ tenhaõ concorrido para o damno por falta sua, vem por este modo a constituirem-se em igualdade de condiçaõ, e a sentirem o mesmo commodo, ou detrimento reciproco, em virtude da sociedade temporaria, e individua em que os poem o transporte maritimo.

Entraõ pois em contribuiçaõ, ou rateio: 1.° o corpo, e apparelhos do Navio: 2.° o frete: 3.° as soldadas: 4.° os effeitos a bordo, naõ sendo destinados para a subsistencia dos Navegantes, ou do seu uso, e ornato corporal.

As Ord. Mar. Fr. estabelecem notavel differença na contribuiçaõ para o *resgate*, e para o *alijamento*, que vem a ser o principal, e mais frequente caso de Avaria grossa, e a respeito do qual todos os outros saõ subalternos, e seguem as mesmas regras.

No caso do resgate entra todo o valor do Navio, frete, e soldadas, como já se disse no Cap. 13.

No alijamento porém entra só ametade do valor do Navio, e frete, e naõ as soldadas.

Segundo a Lei Rhodia o Proprietario do Navio contribue ao alijamento pela sua parte com a totalidade do seu valor corrente no lugar da descarga, bem como os Proprietarios das mercadorias salvas. Pelos Regulamentos, e usos de algumas Nações modernas, segundo diz Weitzen no seu Tratado das Avarias §. 24., he do arbitrío, e escolha do Mestre entrar para a contribuiçaõ com todo o valor do Navio, ou com todo o frete. Mas as ditas Ordenanças tiraõ ao Mestre aquella alternativa: porque podia subministrar-lhe tentaçaõ á fraude; pois, segundo as circumstancias, ora entraria com o Navio, quando fosse de menor valor relativo ao frete, ora entraria com o frete, quando este fosse insignificante em comparaçaõ do valor do Navio. Como porém o frete naõ he mais do que huma especie de compensaçaõ naõ só do que perde o mesmo Navio diariamente de seu valor, como tambem das despezas que he necessario continuamente fazer para a sua reparaçaõ, pareceo duro impor-se ao Proprietario delle o dobrado encargo de contribuir simultaneamente com esse inteiro valor, e com a totalidade do frete. Pelo que as Orde-

denanças, adoptando hum meio termo, e temperamento de equidade, fixáraõ as regras seguintes no caso de alijamento, e baldeaçaõ, que se vem no Liv. 3. Tit. 7. Art. 3.

,, As Avarias grossas cahiraõ tanto sobre o Navio, como sobre as mer-
,, cadorias, e seraõ reguladas sobre o total, soldo a libra. ,,

Tit. 8. Art. 7. ,, A repartiçaõ para o pagamento das perdas, e prejuizos
,, será feita sobre os effeitos salvos, e alijados, e *sobre ametade do Navio*,
,, *e do frete*, ao marco a libra do seu valor.

Art. 19. ,, No caso de perda de mercadorias postas nos barcos para al-
,, liviar o Navio, a repartiçaõ se fará sobre o Navio, e sobre a carregaçaõ
,, inteira. ,,

Quanto á carga do Navio, ou Embarcaçaõ, que soffreo Avaria grossa, subsiste a acima proposta regra da Lei Rhodia; a saber: que qualquer cousa existente a bordo ao tempo do accidente, sendo susceptivel de estimaçaõ, valor, e preço, deve entrar em contribuiçaõ, e ficaõ a ella sujeitos todos os respectivos Proprietarios, que tiveraõ interesse na perda parcial para o fim do bem, e salvaçaõ geral. Aquella Lei exceptuava unicamente os mantimentos destinados para a subsistencia, e consummo immediato dos Mareantes; e segundo ella até os proprios vestidos, e anneis dos mesmos, naõ saõ isentos daquella contribuiçaõ.

Os Regulamentos posteriores das Nações maritimas, e os usos de varios paizes, introduzíraõ algumas modificações a respeito dos vestidos, e ornatos corporaes. Porém as Ordenanças de Mar. Fr. adoptáraõ o rigor da dita Lei, fazendo unicamente a excepçaõ das mácas, e fato dos marinheiros, por privilegio, e favor especial de taes pessoas; vindo por consequencia com esta excepçaõ affirmar a regra em contrario, submettendo nesta parte á geral contribuiçaõ a todos os mais Navegantes, e Passageiros. Ainda que o Senhor Emerigon diga, que naõ vio já mais que se obrigasse a contribuir para a Avaria grossa os vestidos dos Passageiros, nem as suas joias, nem o dinheiro da bolsa, nem os seus cofres, e arcas, ou bagagem, por se considerarem taes cousas como accessorio da pessoa, com tudo reconhece, e Mr. Pothier igualmente o decide, que a sobredita regra geral se deve guardar; pois que taes cousas, posto naõ carreguem o Navio, foraõ com tudo conservadas pelo alijamento, e mais expedientes tomados para bem, e salvaçaõ commum; e por tanto naõ se podem eximir da equidade, ou antes da impreterivel justiça da contribuiçaõ.

Como porém o dinheiro, joias, e outros effeitos preciosos, e de pouco volume podem facilmente esconder-se, e naõ se costumaõ dar ao manifesto, nem o Capitaõ assigna delles conhecimento (salvo nos paizes, onde, segundo as Leis, ha necessidade desse manifesto, e sem dúvida se deve fazer quando fazem parte da carga); em tal caso o Juiz deve deferir juramento ao Passageiro, ou outra Pessoa que trouxer taes cousas, e estar pela sua declaraçaõ, senaõ poder haver outro genero de prova, havendo-se respeito á quali-

lidade das pessoas, e circumstancias do facto. O mesmo terá lugar, quando se alijáraõ ao mar arcas, e cofres que continhaõ dinheiro, joias, e cousas preciosas, cuja perda deva ser indemnisada por contribuiçaõ. No que todavia deve proceder o Juiz com extrema prudencia, para evitar as declarações fraudulentas dos Proprietarios das mesmas joias, naõ as admittindo sem grande prova da necessidade extrema de se alijarem taes cousas, que de ordinario todos costumaõ guardar com grande recato; posto que podem haver circumstancias, em que a imminencia do perigo, e o geral terror, e desacordo dos Navegantes, os precipite a hum alijamento sem escolha de effeitos, e volumes, tal como no caso que descreve Junenal de seu amigo Catullo. (1). Muito menos seria admissivel semelhante declaraçaõ feita pelo Capitaõ do Navio, o qual he obrigado, ainda no caso de naufragio, a salvar comsigo o dinheiro, e mercadorias as mais preciosas da carregaçaõ, como dissemos no Cap. 8. em conformidade ás Ordenanças de França. Liv. 2. Tit. 1. Art. 26.

As pessoas existentes a bordo dos Navios naõ entraõ em contribuiçaõ sendo livres; porque a liberdade he cousa inestimavel, e por consequencia, os que a tem, naõ saõ susceptiveis de preço, e avaliaçaõ. Os escravos ao contrario, que estavaõ a bordo ao tempo da Avaria, saõ sujeitos a contribuiçaõ pelo seu valor corrente no lugar da descarga (2). Segundo a doutrina de Emerigon Cap. 12. Sec. 42. §. 9, deve ser exceptuado desta regra o escravo que acompanha o Senhor na viagem.

Como em alguns Paizes saõ admittidos, e se costumaõ fazer seguros da liberdade dos Navegantes, conforme indicamos no Tratado de Seguros Cap. 25, póde questionar-se, se feito o tal Seguro, deve, nos casos de Avaria grossa, entrar em contribuiçaõ o premio do Seguro, e a somma segurada, visto que huma, e outra cousa se considera salva em consequencia dos meios empregados para beneficio commum? Parece que em tal caso, tendo sido a estimaçaõ da liberdade feita na Apolice, os interessados no contrato ficaõ, pelo seu proprio facto, comprehendidos na generalidade da sobredita Lei Rhodia, para naõ se poderem eximir da contribuiçaõ.

As provisões de guerra, e boca, destinadas para defeza, e subsistencia dos Navegantes, saõ isentas de contribuiçaõ, conforme as Ordenanças de Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 11. nos seguintes termos.

,, As munições de guerra, e boca naõ contribuiraõ ao alijamento;
,, com tudo porém o valor das que forem alijadas será pago por contribuiçaõ
,, sobre todos os outros effeitos. ,,

Es-

---

(1) . . . . Nullam prudentia cani
Rectoris conferret opem; decidere jactu
Cœpit cum ventis. . . . .
Fundite quæ mea sunt, dicebat, cuncta Catullus,
Præcipitare volens etiam pulcherrima.

(2) L. 2. ff. de Leg. Rhod.

Esta disposiçaõ tem lugar, quer as ditas provisões de boca pertençaõ ao Navio, quer aos Passageiros: basta o terem sido embarcadas a fim de serem consummidas na viagem para ficarem com a dita isençaõ; naõ a tendo por consequencia todas as outras que se transportaõ, como mercadorias de Commercio ao porto do destino, como vinhos, grãos, e outros generos semelhantes. A razaõ de se eximirem de contribuiçaõ as provisões de guerra, e boca he, segundo diz o Senhor Emerigon, porque ellas formaõ a materia, e instrumento de salvaçaõ commum, sendo destinadas para alimentar a Equipagem, e defender o Navio.

As Letras de Cambio, e de Risco, vindas no Navio, naõ entraõ em contribuiçaõ; porque naõ saõ valores physicamente existentes nelle, nem se corre o risco de se perderem totalmente; pois subsiste a obrigaçaõ, podendo-se demonstrar por outra via. Porém sendo Notas de Banco, ou Papel de Credito do Governo, que giraõ como moeda corrente, sendo alijadas ao mar com alguma arca, ou cofre, em que estavaõ, procede a mesma regra do caso, em que se fizesse alijamento de cofre de dinheiro, o uso, prata, joias, e cousas preciosas.

Como no Regulamento das Avarias as Partes contribuentes usaõ de subterfugios para occultar a quantidade, e qualidade do que deve entrar em contribuiçaõ, achaõ-se estabelecidas as seguintes regras para prevençaõ das fraudes, que se vem nas citadas Ordenanças Art. 7. 8. 9. e 10., para os quaes referimos ao leitor.

CAPITULO XXVI.

Do Direito do Mestre, ou Proprietario do Navio contra os Carregadores na Avaria grossa.

COmo de huma parte os Carregadores, que soffreraõ Avaria grossa, saõ difficeis na contribuiçaõ do salvado, excitando dúvidas absurdas, esquecidos do beneficio recebido nos expedientes tomados no mar para salvaçaõ commum; e por outra parte tem havido Mestres de Navios fraudulentos nas suas arribadas, alijamentos, e outras resoluções maritimas, de que resultaõ prejuizos gravissimos aos ditos Carregadores, que pódem com justiça reclamar indemnisaçaõ, e allegar seu direito contra a necessidade de contribuirem para o damno soffrido; tendo porém o Mestre a presumpçaõ a seu favor, quando, a chegada no porto, faz consulado em forma, declarando trazer Avaria grossa, e propondo logo em Praça o seu protesto do estilo, o Direito Maritimo, e usos do Commercio lhe permittem em tal caso reter, e ainda vender por authoridade da Justiça, parte da Carregaçaõ, até a concorrencia da porçaõ de cada hum dos contribuentes. As Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 8. Art. 21. assim o determinaõ.

,, Se alguns dos Contribuentes (na Avaria grossa) recusar pagar as suas
,, partes, o Mestre poderá, para segurança da contribuiçaõ, reter, e ainda
,, fazer vender por authoridade da Justiça mercadorias até a concorrencia
,, da sua porçaõ.

He incontestavel este direito do Mestre, attendida a sua qualidade de Procurador legal naõ só do Proprietario, ou do Armador do Navio, mas de todos os Interessados no casco, e carga do mesmo.

Valim no Commentario á aquelle Artigo observa, que o Mestre póde sim usar daquella precauçaõ, se o entender; mas que naõ he obrigado a fazello, naõ se tendo feito embargo em sua maõ por authoridade da Justiça, por parte de quem tenha o principal interesse na repartiçaõ das perdas; e no caso de fallir hum ou mais dos Carregadores, depois de ser entregue do que lhe pertence, o Mestre naõ deve por isso responsabilidade: pois a sua primeira obrigaçaõ certa he de entregar, o que passou conhecimento de recebido. Se o que recebeo, está obrigado á contribuiçaõ, póde admittir disputa assim no fundamento da acçaõ, como na quantidade do que se deve contribuir. Na verdade, o expediente do Commercio, e da Navegaçaõ naõ he favoravel a taes embargos, nem a Lei patria em geral os admitte, senaõ contra devedores, que mudaraõ de estado, e saõ suspeitos de fuga. Ord. Liv. 3. Tit. 31.

O mesmo dito judicioso Commentador adverte naõ haver exemplo de taes embargos nas Avarias grossas, e que a retençaõ dos effeitos a bordo, feita pelo Mestre, seria deslocada, e perniciosa; porque poderiaõ perecer, antes de se fazerem as diligencias judiciaes da avaliaçaõ, e calculo para a contribuiçaõ. Tanto mais que, sem se concluir a partilha, naõ se sabe, qual seja exactamente a parte, que deva tocar a cada hum dos Contribuentes; e por tanto antes della naõ póde considerar a estes em mora na satisfaçaõ do seu dever.

Com tudo diz o mesmo Author que, sendo clara a Ordenança, o Mestre tem direito da retençaõ e embargo dos effeitos a bordo, e que naõ póde ser obrigado a admittir levantamento do mesmo embargo, menos que se lhe dê boa cauçaõ.

As Ord. da Imperatriz da Russia inda saõ mais positivas, como se vê do Art. 248.

,, Se hum Navio ou Embarcaçaõ soffreo Avaria grossa, esta deve ser re-
,, gulada, antes que a mercadoria ou carga, que estava sobre o Navio ou Em-
,, barcaçaõ, seja despachada n'Alfandega, e entregue ao Proprietario, ou
,, aos Proprietarios. E para este fim o Capitaõ ou Proprietario do Navio ou
,, Embarcaçaõ, mercadoria, ou carga apresentará huma conta á Meza ou
,, Tribunal d'Alfandega, e requererá que a mercadoria, ou carga fique em-
,, bargada n'Alfandega, até que a conta d'Avaria seja regulada difinitiva-
,, mente. A Meza d'Alfandega he obrigada a requerimento das ditas pessoas
,, de naõ dar despacho, antes reter a mercadoria, ou carga até se effeituar
,, a difinitiva liquidaçaõ, e conta d'Avarias.

As

As Ord. d'Fr. no citado lugar Art. 6. dá ao Mestre do Navio o direito, e lhe impõem a obrigaçaõ de apresentar o inventario, ou conta das perdas, e prejuizos acontecidos no alijamento. „ O estado das perdas, e damnos se„ rá feito a diligencia do Mestre no lugar da descarga do Navio.

Valim nota, que esta diligencia deve ser feita, estando ausente o Proprietario ou Armador do Navio; porque, se o Proprietario está presente, a este he que pertence fazella como negocio que o interessa directamente. Deve ser feita no lugar da descarga do Navio, quer este seja o porto do destino, quer outro, onde tiver necessidade de fazer a mesma descarga; o que naõ pode acontecer todavia, senaõ no caso que o Navio naõ tenha podido ser concertado, para continuar a sua derrota, e que ao mesmo tempo naõ se tenha achado outra Embarcaçaõ para transportar as mercadorias ao seu destino, segundo o Art. 21, e 22. das ditas Ord. Tit. do Frete.

APPENDICE I.

ORDENANÇAS DE MARINHA DE FRANÇA DE LUIZ XIV.

LIV. 3. TIT. 7. DAS AVARIAS.

ART. 1.

TOda a despeza extraordinaria, que se fizer com os Navios, ou mercadorias, conjuncta ou separadamente, e todo o damno, que lhes acontecer desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga, seraõ reputadas Avarias.

2.

A despezas extraordinarias só com o Navio, ou unicamente com as mercadorias, e o damno que lhes acontecer em particular, saõ Avarias simples, e particulares; e as despezas extraordinarias que se fizerem, e o damno soffrido para o bem, e salvaçaõ commum das mercadorias, ou do Navio, saõ Avarias grossas, e communs.

3.

As Avarias simples seraõ supportadas e pagas pela cousa que tiver soffrido o damno, ou causado a despeza; e as grossas ou communs cahiráõ tanto sobre o Navio, como sobre as mercadorias, e seraõ reguladas sobre o total, soldo a livra.

4.

A perda dos cabos, ancoras, vélas, mastros, e maçame, causada por tempestade, ou outra fortuna do mar, e o damno acontecido ás mercadorias

rias por falta do Mestre , ou da Equipagem, ou por naõ ter bem fechado as escotilhas, amarrado o Navio, fornecido de bons apparelhos para guindas, e cordas necessarias ás manobras, ou por qualquer outro motivo, saõ Avarias simples, que recahiráõ sobre o Mestre, o Navio, e o Frete.

5.

Os damnos acontecidos pelo vicio proprio do Navio, ou mercadorias, e bem assim por tempestade, preza, naufragio, ou varaçaõ em terra, e igualmente as despezas feitas para salva-lei, e finalmente a paga dos direitos, e impostos, ou do foral e costume do Porto, saõ igualmente Avarias simples por conta dos Proprietarios.

6.

As cousas dadas *por composiçaõ aos Piratas para o resgate do Navio, e das mercadorias*, as alijadas ao mar; os cabos, ou mastros rotos ou cortados, as ancoras, e outros effeitos abandonados para a salvaçaõ commum; *o damno feito ás mercadorias existentes no Navio por occasiaõ do alijamento*, a cura e sustentaçaõ das gentes de Mar feridas na defeza do Navio; e as despezas da descarga para entrar em hum porto, ou rio, ou para pôr a nado o Navio que varasse em terra, saõ Avarias grossas, e communs.

7.

A sustentaçaõ, e soldadas dos marinheiros de hum Navio embargado em viagem por Ordem do Soberano seraõ tambem reputadas Avarias grossas, se o Navio he fretado por mez; e se he fretado a viagem, seraõ supportadas taõ sómente pelo Navio como Avarias simples.

8.

As despezas feitas com os Pilotos da barra, embarcações de reboque, e chalupas necessarias para entrar nos portos, ou rios, ou sahir delles, saõ Avarias miudas, que seraõ pagas hum terço pelo Navio, e os dous outros terços pelas mercadorias.

9.

Os direitos de licença, visita, tonelladas, balizas, e ancoragem, e mais despachos da expediçaõ, naõ seraõ reputadas Avarias, mas seraõ pagas pelos Mestres.

10.

No caso de abordagem de Navio, o damno será pago igualmente pelos Navios, que o tiverem feito, e soffrido seja em viagem, seja em bahia, ou no porto.

11.

Se todavia a abordagem tiver sido feita por falta de hum dos Mestres, o damno será reparado por aquelle que o tiver causado.

TIT.

TIT. 8.

Do Alijamento, e Contribuição.

ART. 1.

SE por tempestade, ou por caça de inimigos, ou de Piratas, o Mestre se considerar obrigado a lançar ao mar parte da sua carga, ou a cortar, e forçar os seus mastros, ou abandonar as suas ancoras, elle tomará sobre esta materia o parecer dos Negociantes, (Carregadores) que estiverem a bordo, e dos principaes da Equipagem.

2.

Havendo diversidade de pareceres seguir-se-ha o do Mestre, e da Equipagem.

3.

Os ustensis do Navio, e as outras cousas as menos necessarias, as mais pezadas, e de menor preço, se alijaráõ em primeiro lugar; e depois as mercadorias da primeira ponte, ou cuberta; dirigindo-se porém tudo á escolha do Capitaõ, e de concelho com a Equipagem.

4.

O Escrivaõ do Navio, ou aquelle, que fizer as suas vezes, escreverá no seu Diario, logo que lhe for possivel, a deliberaçaõ do Mestre, e a fará assignar por aquelles, que tiverem dado o seu voto: aliàs fará mençaõ da razaõ pela qual elles a naõ tiverem assignado, e tomará em lembrança, quanto lhe for possivel, as cousas alijadas, ou damnificadas.

5.

No primeiro porto, em que surgir o Navio, o Mestre declarará perante o Juiz do Almirantado, se ahi houver, ou aliàs, perante o Juiz Ordinario, a causa pela qual tiver feito o alijamento, cortado, ou forçado seus mastros, ou abandonado as ancoras; e se aportar a paiz estrangeiro, elle fará a sua declaraçaõ perante o Consul da Naçaõ Franceza.

6.

A conta, e exposiçaõ das perdas e damnos será feita á diligencia do Mestre no lugar da descarga do Navio; e as mercadorias alijadas e salvas seraõ avaliadas, segundo o preço corrente no mesmo lugar.

7.

A repartiçaõ para o pagamento das perdas e damnos será feita sobre os effeitos salvos, e alijados, e sobre ametade do Navio, e do frete, ao marco a livra do seu valor.

8.

Para se julgar da qualidade dos effeitos alijados ao mar, seraõ apresentados os Conhecimentos, e ainda as Facturas se as houverem.

9.

Se a qualidade de quaesquer mercadorias tiver sido disfarçada pelos Conhecimentos, e elles se acharem ser de maior valor, do que pareciaõ pela declaraçaõ do Carregador, ellas contribuiráõ, no caso de serem salvas, pela estimaçaõ do seu verdadeiro valor; e se forem perdidas, naõ seraõ pagas senaõ pelo theor do Conhecimento.

10.

Se ao contrario as mercadorias se achaõ de huma qualidade menos preciosa, e tiverem sido salvas, ellas contribuiráõ pelo theor da declaraçaõ; e se forem alijadas, ou damnificadas, naõ seraõ pagas senaõ pelo real valor.

11.

As munições de guerra ou de boca, e as soldadas, macas, e fato dos marinheiros naõ contribuiráõ ao alijamento; com tudo, se algumas destas cousas forem alijadas, serao pagas por contribuiçaõ sobre todos os outros effeitos.

12.

Os effeitos, de que naõ houverem Conhecimentos, naõ seraõ pagos, senaõ forem alijados; sendo porém salvos, naõ deixaráõ de contribuir.

13.

Naõ se poderá tambem exigir contribuiçaõ pelo pagamento dos effeitos, que estiverem sobre o convez, ou forem alijados, ou damnificados; salvo ao Proprietario o seu recurso contra o Mestre, e elles com tudo devem contribuir no rateio, se forem salvos.

14.

Naõ terá lugar contribuiçaõ alguma em razaõ de damno acontecido ao Navio, se elle naõ tiver sido feito expressamente para facilitar a alijaçaõ.

15.

Se a alijaçaõ naõ salvar o Navio, naõ haverá lugar a alguma contribuiçaõ; e as mercadorias, que poderem ser salvas do naufragio, naõ seraõ obrigadas ao pagamento nem á indemnisaçaõ daquellas que tiverem sido alijadas, ou damnificadas.

16.

Mas se o Navio, tendo sido salvo pela alijaçaõ, e continuando a sua derrota vier a perder-se; os effeitos salvos do naufragio contribuiráõ a alijaçaõ, segundo o seu real valor, no estado, em que se acharem, fazendo-se deducçaõ, e abatimento das despezas da salvaçaõ.

17.

Os effeitos alijados, em nenhum caso contribuiráõ ao pagamento dos damnos acontecidos depois da alijaçaõ ás mercadorias salvas, nem as mercadorias ao pagamento do Navio perdido, ou despedaçado.

Po-

18.

Porém se o Navio tiver sido aberto por deliberaçaõ dos principaes da Equipagem dos Carregadores a bordo, se ahi houverem alguns, a fim de tirarem delle as mercadorias, elles contribuiráõ neste caso á repartiçaõ do damno feito ao Navio para se extrahirem as mesmas.

19.

Em caso de perda das mercadorias postas nas barcas para alliviar o Navio entrando em algum porto, ou rio, a repartiçaõ se fará sobre o Navio, e sua carregaçaõ inteira.

20.

Mas se o Navio perece com o resto da sua carga naõ se fará repartiçaõ alguma sobre as mercadorias postas nas barcas, ainda que estas cheguem a bom porto.

21.

Se algum, dos que devem contribuir para a Avaria, recusar satisfazer as suas partes, o Mestre poderá, para segurança da contribuiçaõ, reter, e até fazer vender por authoridade da Justiça, as mercadorias até a concorrencia da sua porçaõ.

22.

Se os effeitos alijados saõ recobrados pelos Proprietarios depois da repartiçaõ, elles seraõ obrigados a manifestar ao Mestre, e aos outros Interessados o que houverem recebido na contribuiçaõ, fazendo-se abatimento do damno, que lhes tiver sido causado pelo alijamento, e das despezas do recobramento.

APPENDICE II.

ORDENANÇAS DE COMMERCIO DO CONSULADO, E CIDADE DE BILBA'O.

CAPITULO XVII.

Das Avarias.

N. I.

POr quanto costumaõ haver duvidas e controversias tanto em razaõ das Avarias, que continuamente se causaõ, assim aos Navios, como aos generos, e mercadorias, querendo-se ás vezes, que as ordinarias, ou simples sejaõ grossas, e *vice versa*, como sobre o modo de se contarem; orde-

dena-se, que por Avaria ordinaria deveráõ entender-se todos aquelles gastos miudos, que fazem ou causaõ os Capitães, ou Mestres dos Navios durante huma viagem, já nos portos aonde arribaõ por força de temporal, ou nos do seu destino para a descarga, e até a total ultimaçaõ della; a saber: com as Pilotages da costa, e do porto, Lanchas, Direitos da competencia de Piloto Mór, reboques de que se valerem; ancorarem, visita, frete dos barcos (no caso de naõ subir o Navio) e descarga até ser posto no lugar do ancoradoro.

2.

Continuar-se-ha o costume de se pagar esta Avaria ordinaria do frete que trouxerem as mercadorias, que vierem dos Dominios de Inglaterra, a razaõ de hum real de prata antiga e doze e meio por cento de Avaria ordinaria; e ainda que os Conhecimentos contenhaõ dous fretes, ou mais, naõ se regulará a Avaria por mais que doze e meio por cento do frete singelo, e verdadeiro.

3.

Por cada ducado de prata (em cuja especie se regulaõ ordinariamente os fretes dos portos de Flandres, Hollanda e Hamburgo) se pagaráõ; a saber: pelo que contiverem os Conhecimentos de Hollanda, a razaõ de vinte quatro reaes, e doze maravediz (incluindo-se o ducado do frete, suas Avarias, o *chapeo do Capitaõ*) pelo ducado de Hamburgo vinte e tres reaes e quinze maravediz, comprehendidas as ditas despezas: e para os de Ostende, Dunquerque, e outros portos de Flandres se pagaraõ dezoito reaes e tres quartos de Vellon com as despezas ditas.

4.

Quanto aos fretes do Reino de França, naõ obstante que a Avaria ordinaria seja fixa a dez por cento, experimentando-se todavia diversidade na paga do *chapeo do Capitaõ*, que ordinariamente he de outros dez por cento, neste caso se imputaráõ os vinte por cento ao principal, regulando-se cada real de prata de frete a dous e quarto de reaes de Vellon.

5.

Quando de outros quaesquer portos de Hespanha, e Portugal naõ se expressar nos Conhecimentos o que se ha de pagar de Avaria ordinaria, se deverá regular a razaõ de dez por cento do valor dos fretes.

6.

Cobrando-se assim pelos ditos Capitães, ou Mestres, naõ poderáõ estes com pretexto algum pertender outra cousa em razaõ da dita Avaria ordinaria.

7.

Se acontecer, que vindo a este porto algum Navio côm carga para elle, seja-lhe forçoso, por causa do temporal ou outro accidente, pôr-se á boca de outro porto, para abrigar-se e livrar-se com a sua carga do risco, e que a este tempo sahindo-lhe ao encontro as Lanchas para o fazerem entrar e se-

segurar, impuzerem a condiçaõ e gravame, de que se lhes haja de pagar por isso huma quantia excessiva á regular, e correspondente, (como tem succedido diversas vezes, e resultado em algumas dellas haverem convindo os Capitães no ajuste de tal necessidade em dar a quantidade que lhes he pedida) por obviar as differenças e contendas, que disto se tem experimentado; e attendido a que por naõ ser mais do que trabalho de Lanchas, parece, que devia supportallo o Navio sómente, e ficarem livres os Donos da carga com pagar as Avarias da qualidade prevenida em os numeros precedentes; se declara, e ordena, que em semelhantes casos (por serem extraordinarios) o Prior, e Consules regulem, e separem; o que de ordinario se paga ás Lanchas por entrada em tempo de bonança, e o appliquem como Avaria simples, sómente ao Navio; e o excesso até a quantia, que se pagar por causa do temporal, será Avaria grossa, que repartirá, segundo vai determinado no Capitulo do seu regulamento, bem entendido, que para averiguaçaõ de tudo deveráõ trazer os ditos Capitães a certidaõ, e de mais instrumentos, e papeis justificativos, que se requeiraõ, e forem conducentes.

8.

Avaria grossa he aquella, que se origina dos meios, que se interpõem para livrar o Navio, e sua carga, de naufragio; como quando se alijaõ ao mar alguns generos, mercadorias, ou effeitos, e o bote; ou quando se abandonaõ, ou cortaõ ancoras, cabos, mastros, maçame, vélas, e outros quaesquer apparelhos da Embarcaçaõ.

9.

Tambem he Avaria grossa o ajuste que hum Navio Mercante encontrando com Corsario fizer para resgatar-se, seja pagando dinheiro, seja entregando mercadorias da carga, e o mesmo he quando em taes lances se visse obrigado o Capitaõ a passar a bordo do Corsario dous ou mais dos seus marinheiros por via dos refens; e bem assim o gasto, que estes fizerem até restituirem-se ás suas casas, e as soldadas vencidas, se ganharem.

10.

Igualmente se entende, e declara-se por tal Avaria, quando achandose hum Capitaõ em surgidouro, enseada, ou porto esperando occasiaõ da sahida de algum Comboi, com o qual deva navegar; e por esse motivo, e o de haverem grandes vagas de mar, ou outra legitima necessidade, naõ podendo, ao sahir, levantar ancora a tempo, e for obrigado a largalla por maõ, a fim de incorporar-se ao mesmo Comboi.

11.

Igualmente se terá por dita Avaria grossa a perda de cabo, ou ancora, quando achando-se hum Capitaõ com o seu Navio em alguma enseada, com o designio de entrar em algum porto, se vê precisado a largar tudo para naõ preterir a occasiaõ de entrada; bem entendido, que se depois se poder salvar, e recobrar a dita ancora, e cabo, entraráõ para a dita Avaria sómente as despezas, que nisso se fizerem.

12.

Igualmente he Avaria grossa o damno, que padecerem as mercadorias, quando á força de grandes mares se achasse a Embarcaçaõ taõ carregada de agua na coberta, que, por naõ bastarem os embornaes para o desafogo della, for preciso ao Capitaõ fazer alguns furos ou desaguadouros, e delles resultar o tal damno.

13.

Tambem he tal Avaria grossa o damno originado da alijaçaõ, que se faça a força de temporal de alguma parte da carga, como por exemplo, se em lance semelhante se offerecesse sacar barricaria, ou outra cousa de liquidos; e recebendo esta algum golpe, e quebrando-se, se derramasse o que encerrava sobre as de mais mercadorias que ficaraõ; e conseguintemente o será, se, ao sacar algum fardo de pezo, cahir sobre barricaria tambem de liquidos, e por isso se derramassem estes.

14.

Se acontecer, que chegando hum Navio á vista de algum porto com desejo de tomallo por causa de temporal, ou sem elle, ou ainda sendo o do seu destino, e que para a entrada se visse precisado a descarregar em outro barco parte da sua carga para alliviar o mesmo Navio, e succeder perder-se depois o tal barco; neste caso se ordena, e declara, que todo o valor dos effeitos perdidos nelle, deverá entrar em Avaria grossa, e que a pagaráõ os demais generos, que se houverem salvado no dito Navio alliviado, cujo valor e fretes entraráõ tambem em rateio no que lhe tocar no damno. E ao contrario, se succeder, que se salve o tal barco ou Embarcaçaõ, em que se baldearáõ os ditos effeitos, e o dito Navio alliviado se perder, naõ deverá o salvado entrar na contribuiçaõ á dita Avaria grossa, mas taõ sómente ás pequenas despezas do affretamento do dito barco salvado, e o frete correspondente ao Navio perdido; e perdendo-se ambas as Embarcações, e recobrando-se depois algumas mercadorias, que haviaõ ficado no Navio, se ordena tambem, que pelo preço destas naõ se deverá resarcir o damno das que perecerem no dito barco; pois naõ se conseguio o destinado fim ou causa, por que foi feita a baldeaçaõ.

15.

Igualmente se terá por tal Avaria grossa tudo o que se despender com lanchas, e em outra maneira para fazer pôr a nado o Navio, que por accidente varar com a sua carga na costa.

16.

Havendo no curso da navegaçaõ necessidade de alijar ao mar algumas mercadorias, com o fim, e por diligencia de salvar as outras se depois, naõ obstante isso, se perder o Navio na costa, neste caso se ordena, e declara, que do que desta perda se poder salvar, e recolher na costa, ou paragem onde essa acontecer, haja-se de pagar o valor do que se alijou antes ao mar, entrando em contribuiçaõ tanto este como o damno, e despezas

que

que tiver tido o salvado, regulando-se como Avaria, a proporçaõ do valor de cada cousa assim alijada e salva.

17.

Da mesma fórma se declara, e dever-se-ha ter por Avaria grossa o gasto feito com o curativo das feridas, que em defeza contra Piratas, e Corsarios, ou de outra maneira, para salvar-se o Navio e carga, resultarem á Equipagem em sua viagem; e por conseguinte, o que em caso de morte de algumas gentes do mar, combatendo para salvaçaõ do Navio, se applicar á sua viuva ou filhos.

18.

Assim tambem se reputaráõ Avaria grossa as soldadas, e mantimentos da Equipagem de hum Navio detido ou embargado em hum porto pelo Soberano delle, sendo no caso de estar ajustado por mezes o seu affretamento; e cessará a obrigaçaõ da paga deste, desde o dia do dito embargo, ou detençaõ até o da sua liberdade, que entaõ tornará a correr, e continuar.

19.

Quando o affretamento naõ for ajustado por mezes senaõ por hum tanto, e sobrevier o mesmo accidente da detençaõ, ou embargo, naõ deveráõ entrar as ditas soldadas, e alimentos para a dita Avaria grossa, porque haõ de ser a cargo do Dono do Navio ou seu Capitaõ.

20.

Tambem será Avaria grossa se succeder, que navegando hum Navio carregado para seu destino, se vir o Capitaõ precisado, por occasiaõ de muita tormenta, temor de inimigo, ou por accidente inevitavel, a arribar a algum porto, seja para reparar o Navio, ou seja para esperar assegurar-se dos seus riscos, e na sua detençaõ, e demora necessitasse de dinheiro a credito, e em confiança, ou ainda a risco, e por naõ achallo lhe fosse forçoso vender algumas mercadorias a preços infimos, e menos do justo valor, que teriaõ no porto de seu destino; pois neste caso, constando por instrumentos justificativos haver-se causado o referido edito desfalcamento do preço das mercadorias em beneficio commum, se deverá pagar, e entrar como tal Avaria grossa, soldo a livra por Navio, e carga, descontando-se o que constar, e se averiguar haver-se empregado em compra de mantimentos, paga de soldadas, ou outra cousa particular do dito Navio, e sua Equipagem: porque isto se deverá reputar por Avaria simples, e de conta, e cargo do Capitaõ.

21.

Podendo succeder no rio, ou porto incendio em hum Navio, a que estejaõ mui vizinhos, e atracados outros com o mesmo perigo, e ser preciso para evitallo, (como unico meio) destruir, ou metter a pique em opportuno tempo o que estiver mais immediato, se poderá fazer: neste caso se ordena, que os demais Navios e suas carregações deveráõ contribuir á paga, e indemnisaçaõ do que assim se houver destruido, e resarcir o damno delle, e

da

da sua carga pro rata entre aquelles e esto, attendida a conservaçaõ, que receberaõ em destruillo.

22.

Acontecendo a varaçaõ de hum Navio com a sua carga na costa ou porto do seu destino, ou em outro, aonde em a sua navegaçaõ fosse forçoso arribar; e necessitando para a sua precisa descarga de algum rompimento, (por naõ poder commodamente lograr-se esta pela escotilha, por accidentes das vagas, e embates do mar, correnteza, ou fraqueza do mesmo Navio, ou outro impedimento que naõ dê lugar á dita descarga sem o dito rompimento); neste caso os damnos occasionados ao dito Navio e sua carga deveráõ entrar, e entender-se por Avaria grossa, e por conseguinte as despezas, que, posto se descarregassem pela escotilha, se houvessem causado antes com o dito Navio, já com o fim de o pôr a nado, e encanallo inteiramente ao fio d'agua com a sua carga, ou já de reparallo da maneira possivel no lugar da sua varaçaõ para ser dahi sacado, visto haverem redundado todas essas despezas em beneficio, e preservaçaõ geral. Porém se depois que o Capitaõ entregasse a carga pela escotilha, necessitado pelos ditos embates, e vagas do mar, ou qualquer accidente, se quebrasse, ou despedaçasse em parte, ou se perdesse totalmente o Navio, este damno deverá entender-se, e se declara por Avaria simples, por ser de conta do mesmo Capitaõ, sem dependencia das mercadorias, pagando-se-lhe por estas o seu frete devido, e correspondente, com o desconto da despeza que tiveraõ as embarcações, em que se conduzirem as ditas mercadorias ao lugar da descarga no porto do destino.

23.

Quando no caso e termos, que se declaraõ no Numero precedente, succeder naõ ser possivel sacar-se toda a carga, mas taõ sómente parte della, perdendo-se a de mais, os Donos das mercadorias assim sacadas as poderáõ recolher pelos seus numeros, e marcas, pagando as despezas correspondentes, sem dependencia, nem indemnisaçaõ das que se houverem perdido.

24.

Sempre que resultar naufragio (em parte ou em todo) de hum Navio, e sua carga, e arrojar depois o Mar ás suas costas porçaõ de mercadorias; neste caso se ordena, que podendo-se averiguar, pelas marcas, numeros, ou outra fórma, a quem ellas pertençaõ, se entreguem a seus Donos, sem dependencia dos outros Interessados na demais carga, pagando aquelles as despezas, que causar o seu recobramento, soldo a libra: porém se entre ellas sahirem algumas, que por naõ terem, ou naõ distinguirem-se as marcas, ou por outros motivos, naõ se conhecer entaõ de quem sejaõ; neste caso as que assim se extrahirem, e se recolherem, se deveráõ repartir rateadas pelas suas especies entre os ditos Interessados que tinhaõ semelhantes, e se perderaõ, ou naufragáraõ.

Ava-

25.

Avaria simples se entende para aquelles damnos causados distinctamente ao Navio, ou a algumas mercadorias, cujo prejuizo deverá padecer só, e respectivamente a parte, que a receber; isto he, os Proprietarios do Navio, os damnos causados ao seu casco, e apparelhos; e os Interessados na carga, os que a esta tiverem sobrevindo; tudo segundo os motivos que occasionarem os mesmos damnos como para intelligencia disso, e sua distincçaõ se especificará circumstanciada nos numeros seguintes.

26.

Primeiramente se declara por tal Avaria simples todo o damno, que resultar á carga por vicio ou corrupçaõ della mesma, durante a viagem de seu transporte.

27.

Tambem se deverá ter por Avaria simples todo o derramamento de qualquer licor de barricarias, e seus descahimentos, que por este accidente se reconhecerem, naõ sendo por falta de boa arrumaçaõ; pois neste caso será por conta, e a cargo do Capitaõ.

28.

Igualmente será tal Avaria o damno, e detirioraçaõ, que durante a viagem se occasionar á cousa, ou parte da carga, seja por tempestade, seja por corromper-se, ou por derramaçaõ dos liquidos.

29.

Assim mesmo se deverá reputar, e se declara por dita Avaria simples a perda de quaesquer mercadorias, que estando sobre a coberta do Navio fossem levadas pelo Mar, e ventos; ou ainda se por tempestade se alijassem: por ser da obrigaçaõ do Capitaõ pollas debaixo de escotilha; em cujo caso se determina, que o damno, que disso resultar a seus Donos, recahirá sobre os ditos Capitães.

30.

Tambem deverá ter-se por tal Avaria simples o damno, ou perda de vélas, enxarcias, ou mastros, que se romperem por tempestade, e os cabos e ancoras, que, havendo dado fundo o Navio, faltarem por esta causa.

31.

Entendendo-se assim mesmo por ditas Avarias o importe do frete, que se der a huma Embarcaçaõ, que transportar mercadorias de hum Navio perdido ao lugar do seu destino; porque o deverá pagar o Capitaõ delle, e cobrar o frete primitivo das mercadorias, que trouxer.

32.

He tambem Avaria simples o damno, que por incendio accidental receber hum Navio, e sua carga.

33.

Igualmente se terá, e declara por Avaria simples a importancia do fardo, ou fardos, ou outros effeitos de mercadorias, que hum Navio de Guerra ami-

 go,

go, ou inimigo, Corsario, ou Pirata, sacar de outro Navio mercante, naõ havendo intervindo circumstancias de ajuste com seu Capitaõ, ou Equipagem, ou outras das prevenidas nos numeros antecedentes: porém vendo o dito Capitaõ, que se quer sacar algum fardo, ou fardos de muito valor, e em lugar delles póde fazer-lhe levar outro, ou outros inferiores; em tal caso a perda destes fardos, com que tivesse podido contentar ao Navio de Guerra, Corsario, ou Pirata, será Avaria grossa como fica dito com differença da simples, que acima se declara haver no caso de se levarem, ou sacarem com absoluta violencia taes fardos.

34.

Assim mesmo será tal Avaria simples o damno, ou rompimento, que se causar aos Navios, golpeando-se por encontro, tropeço accidental, assim no Mar, como em portos, e surgidouros, desafferrando-se, ou faltando as amarras por força de temporal, correntezas de Rios, ou outro qualquer caso naõ pensado; porque cada qual deverá soffrer sómente por sua conta o dito damno do rompimento, ou outra deterioraçaõ; e por conseguinte as mercadorias que continhaõ, e seus damnos, o que a estas se houver occasionado; porém sempre que deliberadamente, e de caso pensado, por malicia e vontade do Mestre, e gente de algum dos ditos Navios, ou por negligencia, e pouco cuidado nas amarras, acontecer o dito galpe, e rompimento; neste caso, o que for a causa disso, deverá pagar inteiramente todos os damnos, que dahi se houverem seguido assim a outro Navio e carga, como ao seu, e á que este tiver.

35.

Tambem será Avaria simples qualquer damno, que vier ás mercadorias, depois de se desembarcarem (em Olaveaga, ou outra ponte deste Rio) dos Navios nas barcas para trazellas aos cáes desta Cidade; ou seja por irem a pique as taes barcas; ou por outro qualquer accidente; e para este caso se ordena, que os Donos das mercadorias damnificadas teraõ o seu recurso contra quem lhes convier, e competir.

36.

Igualmente se considera por Avaria simples qualquer damno de rompimento, e estrago que receber huma Embarcaçaõ com mercadorias, que trouxesse por este Rio de descarga de Navios, encontrando, e esbarrando contra algum dente de ancora; porém se declara e ordena, que, quando em semelhante caso se vir, e reconhecer estar a tal ancora sem boia na fórma devida, o Dono della será obrigado á paga do dito rompimento, e damno.

CA-

CAPITULO XXI.

Da fórma de contar, e regular a Avaria grossa.

N. 1.

POr quanto no modo de contar, e regular a Avaria grossa se tem offerecido algumas duvidas, e differenças; para que em diante as naõ hajaõ, e se proceda com uniformidade, se ordena, que sempre que houver tal Avaria grossa se ha de contar, e ajustar, entrando o valor do Navio, seus apparelhos, e ametade dos fretes; tudo o que derem os Passageiros, se houverem; o importe das mercadorias, perolas, pedras preciosas, ouro, prata, ou moeda, e os de mais generos, e cousas, que contenha o Navio.

2.

Para liquidaçaõ do valor de tudo se taxará o Navio por Peritos nomeados pelos Interessados, ou de Officio, ou á revelia delles.

3.

As mercadorias, e mais carga se regularáõ á vontade da maior parte dos ditos Interessados em quantidade, seja pelo valor, que continhaõ as Facturas, (manifestando-se as originaes sendo juradas, e firmadas logo immediatamente por todos os Interessados, que forem desta Villa, e pelos de fóra, sendo destes Reinos de Hespanha dentro de trinta dias; e sendo as mercadorias por conta, e risco dos Interessados destes Reinos, dentro de quarenta dias) seja (por naõ conformar-se com o referido o Capitaõ) taxando-se, ou avaliando-se tambem as ditas mercadorias; de maneira que nunca se faça esta conta, e regulaçaõ pelos fretes, nem em outra fórma, senaõ pelo seu valor como fica dito; salvo quando hajaõ de convir nisso assim os Interessados, como o Capitaõ sem que pessoa alguma o impugne.

4.

A taxaçaõ, ou avaliaçaõ (se se houver de fazer) ha de ser dando-se ás mercadorias o preço corrente no porto de seu destino naquelle tempo, e segundo o estado que tiverem, e a sua qualidade.

5.

Para saber-se o numero, qualidade, e quantidade das mercadorias arrojadas ao mar por alijaçaõ, ou roubadas, e tiradas por Piratas, que hajaõ de entrar em a tal Avaria grossa, se ha de estar pela conta, que dellas der o Capitaõ; e o seu valor se regulará pelas Facturas, e Conhecimentos, dando sobre ellas o que teriaõ no porto do seu destino, se houverem chegado bem tratadas, e acondicionadas.

Quan-

6.

Quando se reconhecer, que naõ se expressára fielmente nas Facturas a qualidade, quantidade, e valor de algumas mercadorias, e se achar serem de maior estimaçaõ, que a que se lhes deo nellas, se estará (sendo das salvadas) pelo seu legitimo valor, e se regularáõ segundo elle; e se forem das perdidas, só se lhes dará o que constar das ditas Facturas.

7.

Se houverem Mercadorias, que naõ hajaõ vindo debaixo de Conhecimento, e se hajaõ alijado ao mar, ou sido roubadas por Piratas, ou em outra fórma das que ficaõ prevenidas no Capitulo proximo antecedente desta Ordenança, para que devessem entrar para a dita Avaria grossa, naõ haõ de ser admittidas ao regulamento, nem se fará conta dellas: porém senaõ houverem sido alijadas, e chegarem a porto, entraráõ, e contribuiráõ como as de mais salvadas.

8.

Resultando a Avaria grossa de resgate de preza, entraráõ tambem á contribuiçaõ della as soldadas do Capitaõ, e marinheiros; pela razaõ de que, se houvessem sido levados com o Navio, e carga na dita preza, cessariaõ, sem o remedio do resgate, as ditas soldadas, e soffreriaõ maiores damnos com a perda do todo: bem entendido porém, que, se a preza se fez navegando-se deste porto, deveráõ contar-se as soldadas ganhadas até o dia do resgate; e se acontecer de volta de outro porto para este, se contaráõ desde que naquelle se começaraõ a ganhar, até o dia tambem do resgate.

9.

Originando-se tambem a dita Avaria grossa de córte de mastros, perdas de vélas, cabos, e outras cousas dos apparelhos do Navio, que devaõ entrar nella, se estimaráõ, segundo, e como valiaõ no tempo, que se cortaraõ, romperaõ, ou abandonaraõ, precedendo juizo, vestoria, e averiguaçaõ juridica.

10.

Havendo-se já liquidado, e sabido o valor do Navio, carga, e todo o mais, que fica prevenido, se repartirá a Avaria grossa, rateando-se soldo a livra entre os Interessados de hum, e outro respectivamente.

A P-

APPENDICE III.

DAS

ORDENANÇAS DA IMPERATRIZ DA RUSSIA CATHARINA II.

Das Avarias do Mar.

§. 229.

HA quatro sortes de Avarias, ou damnos parciaes do mar relativamente aos Navios, e Embarcações, mercadorias, ou carregações. A primeira he a Avaria simples, ou particular; a segunda a Avaria grossa, ou commum; a terceira a pequena, ou miuda Avaria; a quarta he a Avaria mutua, ou de damnificamento reciproco.

Da Avaria simples, ou particular.

230.

A Avaria simples ou particular do Navio, ou E. Merc. ou C. tem lugar, quando hum Navio, ou E. M. ou C. soffrem alguma perda, ou damno por causa de tormenta, ou máo tempo, raio, ou algum outro accidente imprevisto; como por exemplo, por violencia, ou Embargo de Potencia Soberana, ou de Pessoas, que exercem authoridade do Governo; ou por negligencia do Proprietario, ou dos seus Agentes, salariados, ou d'outras pessoas que tivessem occasionado a perda de cabos, cordas, vélas, ancoras, mastros, ou outros apparelhos do Navio; ou por damnificamento, e corrupçaõ das provisões de boca, ou de outras cousas do uso da Equipagem.

231.

Em caso de Avaria simples ou particular de hum Navio, ou Embarcaçaõ, M. ou Carreg., cada hum deve ter, e supportar a sua parte respectiva na perda, damno, ou negligencia.

232.

Se o Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias, ou effeitos soffrerem perda, ou damnificaçaõ por principiarem a corremper-se, ou por serem de huma especie ou natureza sujeita á corrupçaõ, ou por terem sido mal arrumadas, ou porque as mercadorias, ou effeitos foraõ mal ligados, e mal enfardados; ou porque a mercadoria liquida começou a distillar, e rever, ou a fermentar,

e azedar se, e a diffluir, seja pela sua natureza, ou disposiçaõ, seja pelo máo estado das barricas, ou vasilhas, que o contém; em todos estes casos a Avaria he simples, e particular, e conforme o paragrafo precedente cada hum deve supportar o seu proprio damno.

233.

Em consequencia de dever cada hum supportar a sua perda, ou damno, quando a Avaria he simples e particular, tambem lhe será entregue tudo o que se tiver conservado dos effeitos, que lhe pertencerem, sem excepçaõ nem diminuiçaõ.

D'Avaria grossa, ou commum.

234.

A Avaria grossa ou commum de hum Navio ou Embarcaçaõ, mercadoria, ou carregaçaõ tem lugar, quando o dito Navio ou Embarcaçaõ, mercadoria ou carregaçaõ, ou outros effeitos soffrem perda, ou damnó, procurando-se salvar o Navio, ou Equipagem como v. g. quando se resgata das mãos dos inimigos, ou Piratas; quando, para escapar ao inimigo ou a imminente perigo do mar, se abandonaõ as ancoras, se cortaõ os cabos, ou mastros; quando por evitar o perigo de naufragar, ou perecer, se alijaõ ao mar mercadorias, ou effeitos, ou outras cousas para alliviar o Navio, ou Embarcaçaõ.

235.

Quando o Navio ou Embarcaçaõ, mercadoria, ou carregaçaõ experimenta huma Avaria grossa, o damno, e a perda se pagará conjunctamente por todos os Co-proprietarios do Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias, ou carregaçaõ. Para este effeito se faz huma somma da importancia total da perda, ou damno soffrido, e se ajunta a importancia total do valor do Navio ou Embarcaçaõ, da mercadoria ou carregaçaõ, e entaõ se vê a quantos por cento monta essa perda ou damno.

236.

Se o máo tempo tem occasionado perda ou damno ao Navio ou Embarcaçaõ, á sua mercadoria, ou carregaçaõ, este acontecimento deve ser havido como huma Avaria simples, e particular; que segundo, o que se tem dito no paragrapho 233, he taõ sómente por conta de cada Proprietario. Mas, se por força de temporal se quebra o mastro, ou he necessario cortallo para prevenir o perigo e salvar o Navio, ou Embarcaçaõ, mercadorias, ou carregaçaõ, ainda que a parte restante do tronco esteja boa, e sãa, com tudo esta perda ou damno se contará como Avaria grossa, e será indemnisada, e repartida por todos os Co-proprietarios, segundo a conta do paragrapho antecedente.

237.

Quando, para prevenir o perigo, ou para impedir o Navio ou Embar-

ca-

caçaõ, mercadoria, ou carregaçaõ de ir a pique, ou de varar em terra, he necessario cortar o cabo d'ancora, ou outras cordas, hum mastro, ou outros aparelhos do Navio, o Capitaõ deve dar o primeiro golpe, se elle o poder; e no caso que o naõ possa fazer por si mesmo, elle deve dar para isso ordem ao Piloto, ou a dous ou tres homens da Equipagem. Quando, para alliviar o Navio ou Embarcaçaõ, se alija ao mar huma parte das mercadorias, carregaçaõ, ou outros effeitos, e naõ se achar no Navio alguma pessoa encarregada de procuraçaõ do Proprietario ou Proprietarios, será elle, se poder, o primeiro que faça o alijamento; se elle recusar fazello, ou queira escusar-se desse ministerio, e o Capitaõ julgue o alijamento indispensavel, elle dará ordens a dous ou tres homens da sua Equipagem para lançar fóra de bordo ao mar a dita parte de mercadorias, carregaçaõ ou outros effeitos; mas he necessario sobre esta materia portar-se com toda a circumspeçaõ, que as circumstancias lhe permittirem; e por tanto naõ deve fazello, se naõ em caso de necessidade urgente, e ter-se-ha cuidado de lançar ao mar primeiramente o que for de menor preço, e de conservar, o que for mais precioso.

238.

Achando-se no Navio, ou Embarcaçaõ armada, artilheria, munições, e provisões, que pertençaõ ao Estado, e outros instrumentos de Guerra, tanto de terra, como de mar, naõ se lançará absolutamente fóra de bordo alguma destas cousas, senaõ em extrema necessidade, quando se vir, que lançando-se taõ sómente huma parte, naõ se possa salvar o resto; sobre o que deve o Capitaõ vigiar com o maior cuidado; porque de sua conducta a este respeito se lhe pedirá huma conta estreita e rigorosa.

239.

Quando, para escapar ao perigo, ou para salvar o Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ, he necessario alliviar o Navio ou Embarcaçaõ, e por esta razaõ alijar-se ao mar huma parte das ditas mercadorias ou carregaçaõ, se o resto das mercadorias ou carregaçaõ he damnificado pela agua que tiver entrado pela escotilha, durante o acto do alijamento, esta perda, ou prejuizo se contará como Avaria grossa, e pagaráõ conjunctamente os Co-proprietarios, segundo a conta incerta no paragrapho 235.

240.

Se alguma pessoa da Equipagem for ferida ou morta, durante a defeza, ou fazendo resistencia aos inimigos e Piratas, as despezas da cura, e o premio arbitrado ao ferido, ou aos herdeiros do morto, seraõ reputadas Avaria grossa, e pagas conjunctamente pelos Co-proprietarios, segundo a conta do paragrapho 235.

241.

O resgate de hum Navio, ou Embarcaçaõ, mercadoria ou carregaçaõ, das mãos dos inimigos ou Piratas será contado como Avaria grossa, e pago conjunctamente pelos Co-proprietarios, segundo a conta incerta do dito para-

gra-

grapho 235. Se aquelle que deve pagar as despezas do resgate for o mesmo que estiver prisioneiro em poder dos inimigos, o Capitaõ he entaõ obrigado a fornecer o resgate deste, *e isto sem demorar hum só instante.*

242.

Se para prevenir o perigo, ou para salvar, ou alliviar o Navio ou Embarcaçaõ, ou para fazer entrar na Cidade, ou porto, ou surgidouro, for necessario alugar hum barco, ou outro Navio de transporte, será isto reputado Avaria grossa, e pago conjunctamente pelos Co-proprietarios, segundo a conta do paragrapho 235.

243.

Se para evitar o perigo, ou para salvar, ou alliviar o Navio ou Embarcaçaõ, as mercadorias da carregaçaõ saõ delle tiradas, e postas sobre hum barco, ou qualquer batel de transporte, e acontecer que este venha a encalhar, ou varar em terra, submergir-se, ou soffrer alguma outra perda, damno, ou prejuizo, e depois o dito Navio chegue a entrar no porto; neste caso todo o damno, perda, ou prejuizo, occasionado pelo encalhe, varaçaõ, naufragio, ou submersaõ do dito barco ou batel de transporte, será julgado por Avaria grossa, e pago conjunctamente pelos Co-proprietarios conforme a conta do paragrapho 235. Mas se o Navio ou Embarcaçaõ encalhar ou perecer; e naõ obstante isso o barco ou batel de transporte levar felizmente as mercadorias, e effeitos á Cidade ou porto, entaõ a Avaria grossa naõ tem lugar, visto que o Navio, ou Embarcaçaõ já naõ existe; e a mercadoria ou carregaçaõ restante ficará só pertencendo a seus respectivos Proprietarios.

244.

Quando o Navio ou Embarcaçaõ chegar á Cidade ou porto depois de ter soffrido tempestade, e máo tempo no curso da viagem, se o Capitaõ, naõ obstante ter tomado todos os cuidados, e precauções, que estavaõ em seu poder, para conservar as mercadorias, ou carregaçaõ livre de toda a perda, e damno, com tudo receia, que as ditas mercadorias ou carregaçaõ se tenhaõ deteriorado, deve no espaço de vinte quatro horas depois da sua chegada, antes de abrir as escotilhas do Navio ou Embarcaçaõ, fazer o seu protesto com juramento diante de hum Corretor, e duas testemunhas juramentadas. O mesmo devem tambem fazer o Piloto, Carpinteiro, e dous ou tres homens da Equipagem; a fim de constar a todo tempo que esse damno, perda, ou prejuizo naõ procedéra de falta de diligencia e cuidado da sua parte.

245.

Se tiver acontecido ao Navio ou Embarcaçaõ, mercadoria, ou carregaçaõ algum damno, perda, ou prejuizo pela negligencia ou inadvertencia do Capitaõ, ou da Equipagem, durante o tempo da carga, e descarga, ou do desembarque das mercadorias no caes, ou porque as escotilhas naõ estavaõ bem cubertas de modo que a agua naõ podesse penetrar, ou por naõ

ter

ter sufficientemente dado á bomba, neste caso tal perda, damno, ou prejuizo seraõ pagos pelo Capitaõ e Equipagem, cada hum á proporçaõ da sua falta, e dos seus salarios.

246.

Se o Navio ou Embarcaçaõ chegando a huma Cidade ou porto, depois de haver soffrido tempestade, ou máo tempo durante a viagem, viesse por essa causa com os mastros desarvorados, oü se reduzisse á necessidade de os cortar, (a fim de escapar ao perigo ou para salvar o Navio, ou Embarcaçaõ, mercadorias oü carregaçaõ) ou de alijar ao mar huma parte das mercadorias ou carregaçaõ para alliviar o dito Navio, ou Embarcaçaõ; neste caso, o Capitaõ fará huma declaraçaõ juramentada diante de hum Corretor e duas testemunhas, juramentadas no espaço de vinte quatro horas, logo depois da sua chegada á dita Cidade, ou porto, o que igualmente faraõ o Piloto, o Carpinteiro e dous ou tres homens da Equipagem, a fim de que conste pelas suas declarações, que foi no caso o mais urgente, e no designio de salvar o Navio ou Embarcaçaõ, ou o resto das mercadorias ou carregaçaõ, que se cortou o mastro, ou se fez a alijaçaõ ao mar de huma parte das mercadorias, ou carregaçaõ.

247.

Se hum Navio, ou Embarcaçaõ soffreo Avaria grossa, esta deve ser regulada, antes que a mercadoria, ou carregaçaõ, que estava sobre o Navio ou Embarcaçaõ, seja despachada n'Alfandega, e entregue ao Proprietario, ou aos Proprietarios. E para este fim o Capitaõ ou o Co-proprietario do Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ apresentará huma conta á Meza ou Tribunal d'Alfandega, e requererá, que as mercadorias ou carregaçaõ fiquem embargadas n'Alfandega, até que a conta d'Avaria seja regulada definitivamente. A Meza d'Alfandega será obrigada, a requerimento das ditas pessoas, a naõ dar despacho, antes reter as mercadorias ou carregaçaõ, até se effeituar a definitiva liquidaçaõ, e conta d'Avaria.

248.

Para bem fazer a conta d'Avaria he preciso, que o Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ, que a soffreo (comprehendendo-se tambem as mercadorias, ou effeitos lançados ao mar) sejaõ avaliadas segundo o preço, por que o dito Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ se poderem vender na Cidade ou porto aonde chegarem, depois de se tirarem os direitos d'Alfandega, frete, e despezas da carga, descarga, e transportes para a mesma Alfandega. Se alguma pessoa declarar alguma mercadoria por menos do seu valor, será licito a qualquer interressado exigir esta mercadoria, pagando por ella o preço declarado com tres por cento de mais, e a dita mercadoria lhe será entregue depois de pagos os direitos d'Alfandega, frete, despezas da carga, descarga, e transporte para a mesma Alfandega.

249.

Quando o Capitaõ receber no Navio ou Embarcaçaõ algumas mercado-

rias ou effeitos sem participaçaõ, sciencia, e permissaõ do Affretador do Navio ou Embarcaçaõ, e acontecer, que estas mercadorias ou effeitos, ou huma parte dellas sejaõ lançados ao mar, ou perdidos de qualquer modo, ou experimente algum damnificamento, perda ou prejuizo, neste caso o Affretador do Navio, ou Embarcaçaõ naõ pagará a Avaria grossa, que acontecer ás mercadorias e effeitos, que tiverem sido postos sobre o seu Navio sem o seu conhecimento, e consentimento.

250.

Quando hum Capitaõ, ou Mestre carregar o Navio ou Embarcaçaõ com mais carga, do que póde soffrer a sua lotaçaõ e altura d'agua, e que por causa disto se reduzisse á necessidade de lançar ao mar as mercadorias ou effeitos, ou huma parte delles, ou qualquer outra cousa, a fim de escapar ao perigo, salvar, ou alliviar o Navio, ou Embarcaçaõ; ou se por causa deste subcarrego, as mercadorias, ou carregaçaõ se vem a perder por algum modo, neste caso naõ haverá Avaria grossa, nem a contribuiçaõ, que lhe he relativa: antes ao contrario, o Capitaõ será obrigado a pagar ao Proprietario, ou aos Proprietarios do Navio ou Embarcaçaõ tudo, o que lhes toca da perda, damnificamento, e prejuizo soffrido.

251.

Se para alliviar hum Navio ou Embarcaçaõ houver necessidade de lançar ao mar mercadorias, ou effeitos arrumadas como deve ser, no fundo do poraõ, isto será contado como Avaria grossa; mas se saõ lançadas ao mar mercadorias ou effeitos postos no camarate do Capitaõ, ou no agasalhado da gente da Equipagem, ou sobre o convéz, e tombadilho, ou em algum outro lugar superior do Navio ou Embarcaçaõ, isto naõ será reputado Avaria grossa; mas cada Proprietario supportará a sua respectiva perda. Se com tudo o Capitaõ, para melhor guardar dinheiro, ou outros metaes, e effeitos preciosos, ou por alguma outra causa justa, os houver posto á maõ no seu camarote, tendo antes bem, e devidamente feito a declaraçaõ, e avaliaçaõ delles, e succeder depois, que para alliviar o Navio ou Embarcaçaõ se arremeçassem ao mar estes effeitos preciosos em lugar de outras mercadorias ou effeitos; neste caso a perda será reputada Avaria grossa.

252.

Se alguem trouxer no Navio ou Embarcaçaõ effeitos, e mercadorias de preço, ou outras cousas sem participaçaõ, sciencia, e consentimento do Capitaõ, e naõ possa mostrar Conhecimento, ou Recibo do dito Capitaõ, nem provar, que lhe pagára o frete, e fizera a declaraçaõ devida; se estes effeitos, ou mercadorias forem alijadas ao mar em necessidade, ou se perderem de qualquer maneira que seja, tal damno naõ se contará por Avaria grossa; mas ficará por conta de quem as trazia comsigo.

253.

Se o Navio ou Embarcaçaõ he atacado pelos inimigos, ou Piratas, e o Capitaõ e sua Equipagem o defenderem com zelo, e córage, o premio, que se

se lhe arbitrar, por se ter defendido com valentia, será contado como Avaria grossa, e será pago conjunctamente por todos os Co-proprietarios da maneira seguinte.

Aquelle, que naõ tiver sido ferido, terá a sua paga de seis mezes.

Aquelle, que o for, terá a sua paga de hum anno. Tendo perdido algum membro, terá a paga de dous annos.

Os herdeiros de hum marinheiro, que morreo no combate, ou em consequencia das feridas, que nelle recebeo, receberáõ a paga de dous annos do defunto.

As despezas da cura dos feridos, seraõ tambem contadas com Avaria grossa, e seraõ pagas conjunctamente pelos Co-proprietarios.

254.

Se alguem achar mercadorias, effeitos, ou outras cousas, que tenhaõ sido alijadas para alliviar o Navio ou Embarcaçaõ, ou por outras razões, elle os tratará, e guardará no melhor acondicionamento possivel, e dará logo disso parte ao Governador da Cidade, onde apportar; e sendo em Villas, ao principal Magistrado della. Se as mercadorias, effeitos, e outras cousas salvas saõ de natureza, e qualidade de se corromperem promptamente, se fará della venda em leilaõ publico. Do producto desta venda dar-se-ha huma parte, segundo o § deste Regimento, a titulo de recompensa, áquelle, que tendo achado as mercadorias ou effeitos, tiver tomado cuidado delles; e o resto será depositado na casa da Camara, para ser depois entregue a quem pertencer. Se elles naõ estiverem presentes, será necessario fazellos notificar do caso por meio das Gazetas, e Mercurios publicos, segundo o §; se no docurso de dous annos naõ apparecer pessoa, que dê provas sufficientes de lhe pertencerem as mercadorias ou effeitos, ou o dinheiro proveniente da venda do que foi salvo, a somma restante, depois de ser pago o premio da salvaçaõ, será entregue ao Collegio da Direcçaõ geral do Governo, e applicado para beneficio das Escolas de Marinha do Paiz. Mas quando as mercadorias ou effeitos, e outras cousas saõ de natureza, ou qualidade de se naõ poderem corromper, guardar-se-haõ; e depois de se ter deduzido a parte necessaria para a recompensa daquelle, que os tiver achado, e beneficiado, segundo o §, a parte, que restar, será depositada no cofre da Camara, para ser depois entregue, a quem pertencer. Em consequencia far-se-ha hum annuncio nos papeis publicos, como se disse no § 255, se forem ausentes os que tiverem direito aos ditos bens. Se no decurso de dous annos naõ se achar pessoa, que possa dar provas satisfactorias, de que estas mercadorias, effeitos, ou outras cousas lhe pertençaõ; o que restar, depois da deducçaõ do premio, que se deve adjudicar áquelle, que os tiver achado, e beneficiado, será entregue ao Collegio da Direcçaõ geral do Governo, ou vendido se elle o ordenar; e o dinheiro proveniente da venda, será applicado a beneficio da Escola de Marinha do Paiz.

Quan-

255.

Quando hum Navio ou Embarcaçaõ se achar em taõ máo estado, que naõ possa continuar a sua viagem, e para fazerem-se-lhe os competentes reparos, o Capitaõ for obrigado a arribar a outra Cidade ou porto differente do do seu destino, se o concerto do mesmo Navio, ou Embarcaçaõ demandar muita demora, e impedir o poder chegar no tempo prescripto á dita Cidade ou porto do seu destino, e semelhante retardamento causar alguma perda, damnificaçaõ, e prejuizo ao Proprietario, ou aos Proprietarios da mercadoria ou carregaçaõ, neste caso he permittido ao Capitaõ affretar outro Navio, podendo achallo a preço rasoado; e em tal caso o Capitaõ pagará os dous terços do affretamento, e outro terço será por conta do Proprietario, ou Proprietarios da mercadoria, ou carregaçaõ. Mas os tantos por cento seraõ repartidos por ametade entre o dito Capitaõ, e o Capitaõ do Navio, que transportar as mercadorias ou carregaçaõ ao lugar do seu destino.

Da pequena Avaria.

256.

Contaõ-se por pequena Avaria do Navio ou Embarcaçaõ, mercadoria ou carregaçaõ, todas as despezas, e desembolsos feitos por occasiaõ da entrada, ou da sahida de hum Navio, ou Embarcaçaõ em huma Cidade ou porto; e bem assim o dinheiro pago aos Pilotos, ou Praticos da barra, e certos direitos de entrada, e sahida; direitos do farol, das visitas, e pequenos direitos de outras diversas denominações; como tambem o dinheiro, que he pago pelo aluguer das chalupas, e pessoas necessarias para rebocar o Navio, e em geral todas as demais despezas, e direitos do porto.

257.

No caso de pequena Avaria d'hum Navio ou Embarcaçaõ, mercadorias ou carregaçaõ, o terço das despezas, ou da perda deve ser pago pelo Proprietario, ou Proprietarios Avarias do Navio, ou Embarcaçaõ, e os dous outros terços pelo Proprietario, ou Proprietarios da mercadoria ou carregaçaõ.

Da Avaria mutua ou damnificamento reciproco.

258.

A Avaria mutua ou damnificamento reciproco de hum Navio ou Embarcaçaõ, da mercadoria ou carregaçaõ tem lugar no caso de abordagem, quando o Navio ou carregaçaõ soffrem alguma perda ou prejuizo por occasiaõ do encontro de outro Navio ou Embarcaçaõ; como por exemplo, quando

do hum Navio ou Embarcaçaõ se esbarra, abalroa, ou atraca com outro Navio ou Embarcaçaõ, e que deste accidente resulta perda ou damno para hum e outro.

259.

Quando hum Navio ou Embarcaçaõ, a sua mercadoria ou carregaçaõ, tem soffrido huma Avaria de damnificamento reciproco, a perda e damno devem ser inteiramente pagos pelo Navio ou Embarcaçaõ, que delle foi causa.

260.

Se dous Navios ou Embarcações, por hum accidente inevitavel, e sem falta de hum, ou de outro se encontraõ, e se abordaõ ou se entrelaçaõ as vélas humas com outras, e se esbarraõ reciprocamente, e este choque seja a causa, de que hum dos Navios, ou Embarcações ou todos os dous, ou as mercadorias, ou effeitos, que elles trazem, soffraõ damno, perda, ou prejuizo, ou cheguem a naufragar, ou perecer; se o Capitaõ ou Piloto com dous ou tres homens da Equipagem declararem por juramento, que este desastre fora inevitavel, e naõ acontecêra por falta de pessoa alguma, neste caso, a perda, ou damno será reputado como Avaria simples, e particular, e cada hum pagará a sua perda, e prejuizo conforme ao §. 251.

261.

Quando dous Navios ou Embarcações vem a encontrar-se hum com outro, e succeder, que por teima nenhum dos dous Capitães queira ceder, se elles chegaõ a esbarrar-se, e do choque dos Navios, ou Embarcações resulta perda, ou damno para algum dos dous, ou para ambos, neste caso cada hum dos ditos Capitães supportará a sua propria perda. Mas se por este choque a mercadoria ou carregaçaõ de hum dos dous Navios, ou de ambos, soffrerem perda, ou prejuizo, entaõ estes Capitães teimosos devem concorrer para a indemnisaçaõ do Proprietario destas mercadorias, ou carregações, fazendo-se hum rateio á proporçaõ de seus salarios, conforme a importancia do valor dos Navios ou Embarcações; mas se o salario dos Capitães naõ bastar, o resto será pago, segundo a dita importancia, pelo Proprietario, ou Proprietarios dos ditos Navios as Embarcações.

262.

Quando hum Navio ou Embarcaçaõ, por inadvertencia, ignorancia, ou teima do seu Capitaõ, e da sua Equipagem, se esbarra com outro Navio ou Embarcaçaõ, e por tal choque este Navio ou Embarcaçaõ, a sua mercadoria ou carregaçaõ soffrem perda, ou damno, o Capitaõ, e a Equipagem daquelle Navio pagaráõ a perda, ou damno que tiverem causado, á proporçaõ dos seus salarios, segundo a importancia do preço do Navio, ou Embarcaçaõ, em que elles vaõ; e o resto será pago segundo a dita importancia pelos Proprietarios do Navio ou Embarcaçaõ. Mas antes de se fazer este pagamento, o Capitaõ e Equipagem do Navio ou Embarcaçaõ deveráõ judicial-

mente provar a sua innocencia, mostrando, que elles haviaõ empregado todos os meios possiveis para impedir o choque do seu Navio contra o Navio do outro. Se acontecer, que elles naõ possaõ provar terem empregado os meios requeridos em semelhante caso, e se mostrar, que antes ao contrario ficaráõ tranquillos espectadores do successo, a falta recahirá sobre elles mesmos, e o prejuizo, que soffrem os ditos Navios será por sua propria conta.

263.

Quando hum Navio ou Embarcaçaõ fazendo-se á véla for esbarrar-se sobre outro, que estiver ancorado, e succeder que, sendo arrebatado pelo vento, quebre a este com o seu gurupés, ou com as suas vergas, ou lhe faça outro prejuizo; em tal caso, como a falta procede do Navio, ou Embarcaçaõ, que se faz á véla, o Capitaõ, e o Proprietario saõ obrigados a pagar o prejuizo acontecido ao dito Navio ou Embarcaçaõ, e as suas mercadorias, ou effeitos.

264.

Se acontecer que hum Navio ou Embarcaçaõ seja forçado, para escapar ao perigo de huma violenta, e longa tempestade, a entrar em hum porto, e que arremessado por essa tempestade venha esbarrar-se com outro, o Navio ou Embarcaçaõ, que se achar no dito porto, e lhe causar perda, e prejuizo, o Proprietario, ou Proprietarios do Navio ou Embarcaçaõ vindo de fora supportaráõ o seu proprio prejuizo, e pagaráõ além disto ametade da perda, ou prejuizo, que soffrerem o dito Navio ou Embarcaçaõ, e as mercadorias, ou effeitos, que estiverem a bordo.

265.

Se acontecer, que entrando no porto ou enseada hum Navio ou Embarcaçaõ, lhe arrebente o cabo d'ancora por força de tempestade, e sendo levado á garra violentamente pelas ondas e correnteza, se esbarre contra o outro Navio ou Embarcaçaõ, aquelle supportará a sua propria perda, e ametade do prejuizo, que tal accidente causar a este. Porém se o dito Navio ou Embarcaçaõ naõ estiver com os mastros, e vergas descidas, e taõ sómente seguro por duas ancoras, naõ sendo estas assás grossas, e pezadas, ou que os cabos dellas naõ sejaõ nem assás grossos, nem assás fortes; nestes casos o Proprietario, ou Proprietarios de tal Navio ou Embarcaçaõ supportaraõ a sua propria perda, ou prejuizo, e além disto todo o damno causado ao Navio, ou Embarcaçaõ, sobre o qual veio a cahir.

266.

Se hum Navio ou Embarcaçaõ estiver na enseada ou porto sem boia ou espia na sua ancora, e outro Navio ou Embarcaçaõ tendo chegado ao mesmo porto, ou enseada lançar a sua ancora sobre o cabo d'ancora do dito Navio ou Embarcaçaõ, e isto seja a causa de arrebentar o cabo da sua ancora, ou de experimentarem outros damnos e perdas, o Capitaõ do Navio ou Embarcaçaõ, que naõ tiver boia na sua ancora, indemnisará o Navio

ou

ou Embarcaçaõ, que damnificou, pagando-lhe o seu cabo arrebentado, e igualmente qualquer outra perda, e damno, que dahi resultasse. Se o Capitaõ naõ estiver em estado de pagar toda a importancia, o Proprietario, ou os Proprietarios do Navio ou Embarcaçaõ, que fez o damno, suppriraõ essa falta. Mas se o Capitaõ deste Navio ou Embarcaçaõ poder provar, que a sua ancora naõ estava sem boia, ou espia, e que esta fora separada d'ancora por algum accidente, e naõ tivera depois tempo ou commodidade de lhe atar outra, neste caso cada Navio supportará o seu damno ou perda. Todavia logo que o vento, e o tempo o permittirem, todo o Navio ou Embarcaçaõ, que tiver perdido a sua boia, levantará a ancora, e dará lugar aos outros.

267.

Se hum Navio ou Embarcaçaõ *A* chegar ao porto, e lançando a sua ancora quebrar ou o cabo d'ancora, ou a mesma ancora, (ainda que munida da sua boca) de outro Navio, ou Embarcaçaõ *B*, o Capitaõ do Navio ou Embarcaçaõ *A* pagará toda a perda, ou damno causado ao Navio ou Embarcaçaõ *B*. Mas se o Capitaõ naõ estiver em estado de pagar tudo, os Proprietarios suppriráõ a falta que nisso houver.

268.

Se acontecer, que durante huma tempestade, ou em maré alta huma boia se cubra d'agua no lugar do porto, ou enseada onde estiver ancorado, e que neste tempo entre hum Navio ou Embarcaçaõ neste mesmo porto, o Capitaõ terá cuidado de examinar o lugar, onde possa estar a boia. Igualmente o Navio ou Embarcaçaõ, que estiver ancorado no porto, fará saber ao Navio que chega o lugar, onde esteja a mesma boia, a fim de que este naõ prenda o cabo da sua ancora com os dos Navios, que entraraõ no porto antes delle.

269.

Quando por accidente inevitavel hum Navio ou Embarcaçaõ perder a sua ancora principal, e por evitar perigo, for obrigado a entrar em hum porto, onde estaõ outros Navios, ou Embarcações ancoradas, he neste caso permittido ao Navio, que entra, lançar huma pequena ancora por cima do cabo da ancora de algum outro Navio ou Embarcaçaõ ancorada, a fim de fazer parar, e salvar o seu Navio ou Embarcaçaõ, e as mercadorías e effeitos, que traz; e em tal caso os Navios, que alli estiverem ancorados daraõ depois toda a assistencia, e soccorro possivel ao Navio, que se acha em perigo. E o Capitaõ ou os marinheiros, que tirarem do perigo hum Navio proximo a ir a pique, adquiriráõ por isso hum direito de tres por cento sobre o valor do Navio ou Embarcaçaõ da mercadoria, ou carregaçaõ, que tiverem salvado.

270.

Se dous Navios ou Embarcações, fazendo-se á véla, vierem por infelicidade inevitavel, como por exemplo, espesso nevoeiro, chuva grossa, e grande

de escuridaõ, que impeça o verem-se hum ao outro, como tambem, quando he impossivel o desviarem-se, seja pela violencia, e encapellamento das ondas, ou da maré; seja por huma subita mudança do vento; ou quando o leme do Navio lhe vem a ser inutil por falta de governo, e em outras circumstancias semelhantes vem a esbarrar-se de noite hum com outro, e deste encontro resulte alguma perda ou damno para algum dos Navios ou para ambos, nestes casos cada hum deve supportar a sua perda.

271.

Quando dous Navios ou Embarcações estaõ velejando, e naõ ha escuridaõ ou chuva grossa, de sorte que elles se vejaõ e possaõ evitar o mutuo encontro, que as ondas ou a maré naõ he forte, que o vento he bom, e que he facil governar os Navios; quando em huma noite assás clara os dous Navios se abalroaõ, atracando-se hum com outro, depois de se achar, que naõ havia luz em algum dos dous Navios, que naõ se serviraõ de bosinas para advertirem o perigo, que naõ tinhaõ tocado o sino, nem atirado alguma peça, nem dado algum outro sinal; em fim, se hum dos dous Navios, ou ambos soffreraõ perda ou damno no dito encontro, neste caso cada hum supportará a sua propria perda.

272.

Quando dous Navios ou Embarcações se abordarem, esbarrando-se reciprocamente, deve-se examinar: 1.° que vento fazia entaõ: 2.° com que rumo de vento cada Navio fazia véla, antes de se terem encontrado, e em que parte do Navio foi a abordagem: 3.° com que quantidade de panno estava velejando: 4.° que meios os Capitães e as Equipagens dos dous Navios ou Embarcações empregaraõ para prevenir a abordagem: 5.° como as vélas e vergas estavaõ largas, e brasseadas: 6.° como os dous Navios vinhaõ impellidos pelo mesmo vento em huma via opposta, e que vento era esse: 7.° se sobre hum destes dous Navios a mezena estava ferrada, ou caçada: 8.° se a verga do gurupez estava levantada ou abaixada, antes que acontecesse a abordagem. Quando pois se achar, que hum destes Navios tinha a mezena insada, e que a verga do gurupés ou a véla de estaes era tambem insada ao alto do mastro, será isto hum signal certo, que este Navio ou Embarcaçaõ tinha querido navegar a sotavento, e que o outro Navio deveria ter o barlavento. Neste caso o Navio ou Embarcaçaõ, que tiver feito abordagem da parte do vento sobre o outro Navio como a proa e o gurupés, será julgado ter mais culpa, que o outro Navio ou Embarcaçaõ, que tiver sido abalroado, e prejudicado.

Da

Da varaçaõ em terra, naufragio, salvaçaõ, e responsabilidade dos Pilotos neste acontecimento.

273.

Ha varaçaõ ou naufragio d'hum Navio ou Embarcaçaõ; quando por tempestade, e máo tempo, por imprudencia, por inadvertencia, ou ignorancia do Mestre ou Tripulaçaõ; hum Navio foi ao fundo, ou arremeçado sobre rochedos, e bancos de areia, ou praia, ou quando se abrir, e se romper em pedaços por qualquer maneira, ou causa quando seja, ou que faça taõ grande quantidade d'gua, que naõ seja mais possivel o tirallo donde está, nem esgotar-lhe agua com as bombas, nem fazer-lhe os reparos necessarios.

274.

Se acontecer, que hum Navio vare em terra, ou naufrage sobre as costas, ou nos rios, mares, e lagos do Imperio Russo, tudo o que for salvo da varaçaõ ou naufragio do dito Navio, ou Embarcaçaõ, Russo, ou Estrangeiro, sejaõ as gentes da Equipagem, e outras pessoas de hum e outro sexo, gado, aves, ou outros animaes, as mercadorias, ou effeitos, os apparelhos ustensis, bagages, e dependencias do Navio ou Embarcaçaõ, ou huma parte destas cousas (tanto quanto se poder salvar) Sua Magestade Imperial toma tudo debaixo da sua immediata protecçaõ, e os Estrangeiros naõ seraõ admittidos a ingerirem-se nesta materia. Todo o fiel vassallo, e particularmente todos os Militares, Ministros, Officiaes de Justiça saõ obrigados debaixo de juramento, por dever, e por estado a vir soccorrer qualquer Navio ou Embarcaçaõ, que naufragar, ou encalhar, e fazerem todos os possiveis esforços para salvallo, e a sua Equipagem, mercadorias, ou carregaçaõ, e tudo o mais, que for possivel. As cousas salvas seraõ guardadas com o maior cuidado, e bom acondicionamento possivel, e seraõ depositadas em lugares seguros, e convenientes, a fim de que naõ pereçaõ, ou se damnifiquem, por estarem em desamparo, ou mal tratadas. Ninguem se appropriará de effeitos alguns salvos, nem ainda da mais pequena parte delles; antes o que tiver achado, ou salvo alguma cousa naufragada, deverá dar disso parte nos districtos ao Baillio, e nas Cidades aos Governadores. O Baillio, ou Commandante dará depois aviso do naufragio ou varaçaõ do Navio ou Embarcaçaõ, especificando o seu nome, e tudo que tiver sido salvo, áquelles a quem pertence a inspecçaõ destas sortes de negocios, como o Governador, Magistrados, Camara, ou a Meza d'Alfandega do lugar.

275.

Se alguem estiver em risco de ver o seu Navio ou Embarcaçaõ varar, ou naufragar sobre as costas, rios, lagos, e mares do Imperio Russo, e ao

tempo, em que he ameaçado da varaçaõ ou naufragio, tenha necessidades de soccorros estranhos, elle dará aviso aos salvadores do lugar o mais visinho, assim como nos districtos ao Baillio, e nas Cidades aõ Commandante. Os salvadores do lugar o mais visinho, o Baillio, ou o Commandante faraõ todos os possiveis esforços para salvar o Navio ou Embarcaçaõ, as gentes da Equipagem, as mercadorias e effeitos, e tudo o que póde ser salvo: para esse effeito se empregará hum numero sufficiente de salvadores do districto, ou daquelles, que se acharem nos arredores, a cujo ministerio ninguem se poderá subtrahir ou recusar. As cousas salvas serão guardadas com todo o cuidado, e vigilancia possivel, e postas em hum lugar seguro, e conveniente, a fim de que naõ se corrompaõ nem percaõ por negligencia, ou máo trato. He prohibido tambem a toda a pessoa, quem quer que seja, appropriar-se ainda na menor parte de huma cousa salva. O Baillio do circulo, on o Commandante dará parte do naufragio ou varaçaõ do Navio, ou Embarcaçaõ declarando o nome delles, e igualmente de todas as cousas, que forem salvas, a aquella pessoa a quem pertencer a direcçaõ do districto, ao Governador, ou ao Magistrado, ou á Camara da Villa, em fim a Meza d'Alfandega do lugar.

276.

O Baillio ou o Commandante, tendo recebido aviso da varaçaõ, ou Naufragio acontecido ao Navio ou Embarcaçaõ, fará saber sem perda de tempo aos Governadores de Provincias, aos Magistrados das Cidades, aos Syndicos das Villas, e á Meza d'Alfandega: 1.º que hum Navio ou Embarcaçaõ fizera naufragio, ou encalhára, declarando o nome proprio do Navio, ou Embarcaçaõ, e sua qualidade: 2.º se se tem salvo o Navio ou Embarcaçaõ inteiramente com todas as mercadorias, e toda a carregaçaõ, ou sómente huma parte; que fim levára, ou à que estado se reduzira o que fora salvo, como homens, mercadorias e effeitos: que marcas, letras, numeros estaõ sobre as mercadorias, ou effeitos salvos, e bem assim nas pipas, tonneis, e outras cousas, que apparecerem. Senaõ se acharem, ou naõ se perceberem as marcas ou letras, ou algum ornato do Navio como espelho, as obras da popa, como o Fronton, ou outras cousas, e particularidades, que podem fazer conhecer o nome do Navio ou Embarcaçaõ, que pereceo, ou do Capitaõ e gentes da Equipagem (quando nenhum delles se tiver salvo) ou do Proprietario do Navio ou Embarcaçaõ, dos effeitos, ou mercadorias, que estavaõ a bordo, ou do lugar donde se fizera á véla, ou o lugar do seu destino: 3.º dos meios, que se tem empregado para salvar o Navio ou Embarcaçaõ, que estava em perigo, ou os homens, mercadorias, ou carregaçaõ, ou outras cousas, que ahi estavaõ a bordo: 4.º do tempo que se tem visto encalhar, ou perecer o Navio ou Embarcaçaõ, do que se tem achado, homens, mercadorias, carregaçaõ, e outros effeitos: 5.º do lugar onde se avistou o naufragio, ou o lugar onde foi achado o Navio ou Embarcaçaõ naufragado, os homens, as mercadorias, effeitos, ou

ou outras cousas, que ahi estavaõ a bordo: 6.º que cuidados e precauções se tem tomado para guardar e conservar, o que foi salvo, homens, e mulheres, gado, aves, ou outros animaes, mercadorias, ou effeitos, ou instrumentos, apparelhos, maçames, e mais dependencias do Navio ou Embarcaçaõ naufragada, ou o dito Navio ou Embarcaçaõ naufragado, ou as mercadorias, ou carregaçaõ, que elle trazia ou os restos de hum, ou de outra, e tudo o que foi guardado em lugar seguro e conveniente? Se os effeitos salvos, os quaes devem ser seccos, e arejados, saõ taes, a fim de que, por falta de cuidado ou de attençaõ, o que tiver escapado ao naufragio, naõ se corrompa, ou naõ se perca, e que nenhuma pessoa se approprie á menor parte: 7.º quem foi, o que fez o salvamento. O Governador fará affixar huma relaçaõ do naufragio ás portas do Magistrado, ou Commandante da Cidade, assim como á Praça do Commercio, nos cantos das ruas, e praças publicas, para instruir aos Negociantes e Mercadores, a fim de que elles mesmos possaõ dar informaçaõ, e conhecimento do naufragio do dito Navio ou Embarcaçaõ, e da mercadoria ou carregaçaõ a toda a pessoa, que tiver interesse de o saber. Isto mesmo será tambem notificado aos Magistrados, e Commandantes, a fim de que naõ pretextem ignorancia do caso. Se no curso de dous annos da data do tempo, que foi publicada a relaçaõ do naufragio, naõ comparecer pessoa munida de Documentos authenticos, que verifiquem, que o effeito salvo he bem seu, ou que lhe pertence por algum titulo, naõ poderá dahi em diante excitar-se com testaçaõ ou reclamaçaõ alguma a este respeito, e o effeito salvo, depois de se deduzir o premio adjudicado para o salvamento, e guarda do mesmo, será entregue por ordem do Magistrado da Villa, ou Collegio de Direcçaõ geral do Governo.

FIM.

INDICE.

Prologo. 1.

TRACTADO III.

CAPITULO I. *Da Natureza da Avaria.* Pag. 1
CAP. II. *Das Causas das Avarias.* 4
CAP. III. *Das especies de Avarias.* 6
CAP. IV. *Da differença, e effeitos da Avaria simples, e Avaria grossa.* 9
CAP. V. *Da Avaria simples.* 10
CAP. VI. *Da Avaria grossa.* 15
CAP. VII. *Do Direito da contribuiçaõ, e requisitos necessarios na Avaria grossa para elle ter lugar.* 16
CAP. VIII. *Do Alijamento.* 20
CAP. IX. *Da Baldeaçaõ.* 28
CAP. X. *Do córte, rompimento, e abandono de mastros, amarras, e apparelhos do Navio, furos, e abertura do mesmo.* 31
CAP. XI. *Da mudanca de derrota.* 34
CAP. XII. *Da Arribada.* 35
CAP. XIII. *Do Resgate.* 41
CO'PIA da Sentença proferida nos Autos de Avisos de SUA MAGESTADE, a Requerimento de Adriano de Araujo Braga, e mais Interessados, e Requerimento de Joaõ Antonio Vieira Caldas. 43
CAP. XIV. *Do Embargo de Potencias.* 45
CAP. XV. *Do Encalhe, ou Varaçaõ.* 46
CAP. XVI. *Das despezas que se contaõ por Avaria grossa.* 47
EDITAL. 54
CAP. XVII. *Da responsabilidade nas Avarias.* 55
CAP. XVIII. *Da responsabilidade na Avaria procedida de vicio do Navio, ou carregaçaõ, e do facto dos Proprietarios.* 56
CAP. XIX. *Da responsabilidade nas Avarias por falta, ou fraude do Mestre ou da Equipagem.* 58
CAP. XX. *Da responsabilidade na Avaria miuda.* 60
CAP. XXI. *Da responsabilidade na Avaria reciproca.* 61
CAP. XXII. *Da responsabilidade dos Seguradores nas Avarias.* 64
CAP. XXIII. *Do Juizo em causas de Avaria.* 66
CAP. XXIV. *Da Acçaõ da Avaria para a indemnidade, e contribuiçaõ.* 67
CAP. XXV. *Das cousas que entraõ em contribuiçaõ.* 70
CAP. XXVI. *Do Direito do Mestre, ou Proprietario do Navio contra os Carregadores na Avaria grossa.* 73

APPENDICE I. *Ordenanças da Marinha de França de Luiz XIV.* Pag. 75
TIT. 8. *Do Alijamento, e Contribuiçaõ.* 77
APPENDICE II. *Ordenanças de Commercio do Consulado, e Cidade de Bilbáo.* 79
CAP. XVII. *Das Avarias.* ibid.
CAP. XXI. *Da forma de contar, e regular a Avaria grossa.* 87
APPENDICE III. *Das Ordenanças da Imperatriz da Russia Catharina II.* 89
Das Avarias do Mar. ibid.
Da Avaria simples, ou particular. ibid.
D'Avaria grossa, ou commum. 90
Da pequena Avaria. 96
Da Avaria mutua, ou damnificamento reciproco. ibid.
Da varaçaõ em terra, naufragio, salvaçaõ, e responsabilidade dos Pilotos neste acontecimento. 101

FIM